

За рулем

ISSN 0321-4249

5 • 1982





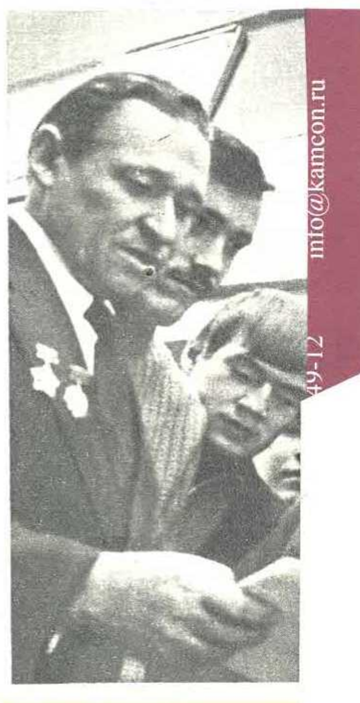
«Наш народ знает: все, что он имеет, создано его собственным трудом, защищено его собственной кровью. И мы оптимисты потому, что верим в силу труда».

Л. И. БРЕЖНЕВ





НА СТРАЖЕ МИРА





Эта группа воинов — ... тами автошкол ДОСААФ отлич... ился. вую технику по Красной ... бный скве на военном параде ... Фото (вверху) сделано н...

Один из его участнико... ежур- рейтор Н. Усачев, получив кратковреч- ... шен- ный отпуск, побывал на родине, встре- ... охра- няют мирный труд советских людей.



Воспитанники ДОСААФ в армии

В дни наших народных празднеств и торжеств взоры всех советских людей обращены к Красной площади — главной площади столицы СССР. С 1 мая 1918 года она стала местом первомайских демонстраций, митингов трудящихся, октябрьских парадов. На Красной площади выступал Владимир Ильич Ленин. Здесь 7 ноября 1941 года состоялся исторический военный парад, участники которого прямо от стен Кремля шли защищать столицу. Красная площадь помнит огни победных салютов и парад Победы 1945 года, когда к подножью Мавзолея были брошены штандарты повергнутого врага.

Каждый, кто участвовал в парадах на Красной площади, кто шел в майских и октябрьских колоннах демонстрантов, запомнил эти счастливые минуты. Один из них — воспитанник губкинской автошколы ДОСААФ гвардии ефрейтор Н. Усачев, рассказ которого, сопровождаемый фотоочерком, публикуем мы на этих страницах.

Мне выпало счастье быть участником прошлогоднего военного парада. Те, кто смотрел телевизионную передачу с Красной площади, могли видеть пусковую установку, которую я вел.

Трудно сейчас определить, где началась дорога, что привела меня сюда, к Мавзолею. Вырос я и закончил школу в селе Сапрыкино Белгородской области. Как все сельские ребята, начал рано работать в поле, освоил комбайн, трактор и, конечно, полюбил автомобиль. Все силы приложил, чтобы попасть в автошколу ДОСААФ. И добился своего, стал курсантом.

От нашего села до автошколы в городе Губкине путь не близкий. Сначала до большака километров восемь пешком, потом километров пятьдесят на автобусе. Зимой, когда дороги заметало, добраться было непросто. Но школу не бросил — очень уж хотелось стать шофером. Особенно меня привлекали БелАЗы — они у нас возят руду из карьеров на горнообогатительные комбинаты. Вот уж мощь так мощь! Просто боевая машина!

Если сказать, что учили нас хорошо, — это ничего не сказать. Преподаватели Николай Тимофеевич Панкратов и Леонид Иванович Морщагин, мастера обучения вождению Василий Иванович Долженков, Александр Иванович Коняев вкладывали в нас всю душу. Откуда только время у них бралось, чтобы и на места боев нас свозить, и встречу с ветеранами организовать, и соревнование устроить. В автошколе каждый курсант чувствовал, что здесь не только учат профессии, но и воспитывают, хотят сделать из нас людей, полезных Родине, готовых ей служить и ее защищать.

Повезло мне и в армии. Отличная часть, прошедшая дорогами войны до самого победного конца, удостоенная многих наград и права ежегодно участвовать в парадах, славные традиции, хорошие наставники, могучая техника. Плохо служить в таких условиях, по-моему, просто невозможно. Вскоре мне доверили боевую машину, и началось совершенствование мастерства. Вот где пригодилось все, чему учили в автошколе! И я снова и снова добрым словом поминал своих учителей из Губкина.

Постепенно, от рубежа к рубежу, росло умение. Стал я специалистом второго класса, отличником боевой и политической подготовки. Получил высшую оценку на тактических занятиях. И, как итог всего, был включен в число участников парада.

Многократные тренировки — утомительные, напряженные — как-то не запомнились. А врезалась в память первая встреча с Красной площадью — ночью, накануне праздника. Бой кремлевских курантов, свет звезд на башнях, уходящие вдаль линии разметки и силуэт Мавзолея у стены — все это волновало, настраивало на торжественный лад. Хотелось все сделать как можно лучше, чтобы не посрамить ни себя ни тех, кто помог мне сюда прийти.

После парада получил я отпуск, побывал дома. Узнал, что брат Виктор несколько дней назад призван на службу. А другой, Василий, учится в той же автошколе ДОСААФ, которую кончал я. Конечно, встретились мы в школе, рассказывал я о службе. И все время, глядя на этих ребят, почти ровесников, с гордостью думал о том, что, может быть, кому-то из них передам руль боевой машины, что кто-то еще из нашей родной автошколы получит право вести ее по брусчатке Красной площади.

Гвардии ефрейтор
Н. УСАЧЕВ



Фотоочерк
В. Горлова

А. БОРЗУНОВ,
заместитель министра автомобильной промышленности СССР

РАСХОДОВАТЬ МЕНЬШЕ,



Автомобилестроение — одна из основных отраслей нашей машиностроительной индустрии. Конечный итог его работы — более двух миллионов в год грузовых и легковых автомобилей, автобусов, специализированных машин, пополняющих парк нашего автомобильного транспорта, который призван удовлетворять потребности народного хозяйства и населения в перевозках, служить нуждам обороны страны.

Роль и место автомобилестроения на нынешнем этапе определяют поставленные в одиннадцатой пятилетке задачи по дальнейшему развитию отраслей производственной инфраструктуры, и прежде всего транспорта, который относится к числу ключевых участков нашей экономики.

Современные автомобили сами по себе довольно сложные машины, и уровень их производства, равно как и техническое совершенство, определяются согласованными действиями многих отраслей промышленности. К автомобилестроению проложены длинные цепочки связей от металлургов и нефтепереработчиков, энергетиков и строителей. Поэтому успехи автомобильной промышленности в немалой мере зависят от работы многочисленных предприятий — черной и цветной металлургии, машиностроения, нефтехимической промышленности и других.

Как развивалось производство автомобилей в первый год одиннадцатой пятилетки? Количественный ответ на этот вопрос дает сводка ЦСУ СССР: 2 миллиона 197 тысяч, из которых 1 миллион 324 тысячи легковых, 786,6 тысячи грузовых и специализированных, 86,9 тысячи автобусов. Сопоставление этих цифр с результатами 1980 года показывает, что выпуск автобусов возрос на 2%, грузовых автомобилей остался на прежнем уровне, а легковых — уменьшился на 0,2%. Некоторое снижение темпов их производства обусловлено необходимостью «подтянуть тылы». Ввод в строй дополнительных мощностей по производству запасных частей и заготовок, организация ремонта автомобилей и их узлов индустриальными методами, укрепление и развитие сервисной службы — вот основной круг вопросов, которые требуют внимания, организационных мер, людских и материальных ресурсов в не меньшей степени, чем сам процесс производства автомобилей. А ресурсы эти, если объективно оценивать масштабы и сроки решения поставленных задач, ограниченны. Именно с учетом этого надо судить об итогах работы автомобилестроения в 1981 году.

В 1981 году по-прежнему в общем объеме производства автомобилей преобладали легковые (61%). Наибольшее количество их изготовил ВАЗ — 719 786. За ним идут АЗЛК — 179 342 машины, ЗАЗ — 161 739 (включая 11 539 автомобилей ЛуАЗ) и ГАЗ — 73 861. Производственные объединения «АвтоВАЗ» и «АвтоЗАЗ» перевыполнили установленные на первый год новой пятилетки плановые задания и за успешное выполнение других нормативных показателей, так же как и объединения «ЗИЛ», «КамАЗ», «АвтоКрАЗ» и «УралАЗ», выпускающие грузовые автомобили, были удостоены Красных знамен ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

Эта высокая оценка труда ведущих производственных коллективов учитывает все стороны их деятельности: освоение капиталовложений, ввод в строй новых объектов, экономию материальных и энергетических ресурсов, другие показатели. В первую очередь обращают на себя внимание две цифры, характеризующие масштабы развития отрасли: за прошлый год ее предприятиями освоено 1 679,5 миллиона рублей капиталовложений, причем 633,2 миллиона израсходовано на строительно-монтажные работы. Мы ввели в действие, в частности, новые объекты для производства 42,9 тысячи грузовых автомобилей и автобусов, 26,4 тысячи прицепов и полуприцепов, а также запасных частей на сумму 57,8 миллиона рублей. Среди них цехи и корпуса по выпуску грузовых автомобилей, дизелей, запасных частей, литья и штамповок на КамАЗе; карьерных самосвалов, обсдов колес и запасных частей на БелАЗе; чугунного литья, запасных частей и модернизированного оборудования на ВАЗе; грузовых автомобилей и склады запасных частей на УралАЗе.

Среди самых насущных, жизненно важных задач, поставленных XXVI съездом КПСС перед нашим народным хозяйством на 80-е годы, — дальнейшее повышение эффективности экономики. Это означает, что в каждой отрасли объемы производства должны расти быстрее, чем затраты на выпуск продукции. Один из путей снижения этих затрат — рачительное использование ресурсов. Их бережному расходованию в автомобильной промышленности придается сегодня первостепенное значение. За 1981 год выполнено задание по снижению расхода стальных труб и проката цветных металлов, а также сэкономлено 1,7% теплоэнергии. В целом работу коллективов предприятий отрасли за год следует охарактеризовать как стремление расходовать меньше, производя больше.

Однако сами по себе крайне нужные и важные экономия металла и снижение массы машин дают наибольший эффект, когда сопровождаются повышением равнопрочности ответственных узлов и деталей, увеличением долговечности и надежности автомобиля в целом. Судить об этой стороне экономии можно, ориентируясь на достигнутое увеличение пробега машин до капитального ремонта. К началу 1982 года этот показатель в среднем был повышен: для городских и междугородных автобусов — до 500 тысяч километров, грузовых автомобилей — до 250—300 тысяч, для легковых — до 125—150 тысяч километров (для такси ГАЗ—24 — до 300—350 тысяч).

Эффективность использования автомобильного парка в немалой степени зависит от обеспеченности его запасными частями. Их количество и ассортимент до сих пор больной вопрос в решении этой серьезной проблемы.

За 1981 год предприятия отрасли изготовили запасных частей к одним только легковым автомобилям (для рыночного фонда) на сумму 575,75 миллиона рублей, превысив плановое задание на 8,4%. Их общий объем в стоимостном выражении распределяется так (пропор-



ПРОИЗВОДИТЬ БОЛЬШЕ

ционально выпускаемому количеству машин): ВАЗ — 47%, АЗЛК — 10%, ЗАЗ — 9%, остальное приходится на другие заводы. Наибольший темп прироста обеспечил ЗАЗ — 21,6%. Однако производство запасных частей — это только одна сторона дела в удовлетворении спроса на них. Немалую роль играют и такие факторы, как их распределение и система учета, а также наличие современных складов, организация восстановления изношенных деталей и ряд других.

Во втором году одиннадцатой пятилетки автомобилестроители стремятся упрочить завоеванные позиции, еще более повысить эффективность производства. К этому обязывают задания пятилетнего плана. Так, в 1985 году общий объем производства на предприятиях Министерства автомобильной промышленности должен увеличиться на 27%, а производительность труда — на 24,3%. Предусмотрено снизить себестоимость продукции на 3%, расход проката металла — на 18%. Применительно к количеству автомобилей, которое намечено выпустить в последнем году одиннадцатой пятилетки, эти задания выражаются в следующих цифрах. В 1985 году запланировано изготовить 2230 тысяч автомобилей, или на 1,4% больше относительно уровня 1980 года. О причинах столь умеренного роста уже было сказано. Однако надо иметь в виду, что если выпуск легковых машин сохранится близким к уровню 1980 года, то производство грузовиков возрастет на 6,1%, а автобусов — на 3,2%. Следует к этому добавить, что за пятилетку наши автомобильные заводы в значительной степени, и причем принципиально, обновят типаж выпускаемых ими моделей. Волжский и запорожский заводы должны освоить производство новых переднеприводных машин, кутаисский перейдет на выпуск полностью новой конструкции — сельскохозяйственного самосвала. Будут освоены новые модели и на других предприятиях страны. Совершенствование структуры производства, обновление и модернизация большей части моделей требуют немалых материальных затрат, которые и были в свое время учтены при составлении пятилетнего плана.

Одной из важнейших задач, стоящих перед автомобилестроением в одиннадцатой пятилетке, по-прежнему остается дизелизация парка. С этой целью планируется расширить производство дизельных грузовых автомобилей на ЗИЛе и начать их выпуск на ГАЗе. К концу пятилетки общий выпуск грузовых автомобилей и автобусов с дизелями должен вырасти на 69%. Прежде всего этот прирост обеспечат КамАЗ, ЗИЛ, УралАЗ, КАЗ, а также автобусные заводы ЛиАЗ и ЛАЗ. Ликинскому предстоит освоить новую модель ЛиАЗ—5256, прототипы которой уже проходили опытную эксплуатацию в Москве в начале 1982 года. Львовский будет развивать производство модели ЛАЗ—4202 (с дизелем КамАЗ) и доведет его к 1985 году до 4200 штук.

Другим, не менее важным направлением является расширение производства специализированных грузовых автомобилей, в первую очередь для сельского хозяйства. Среди них самосвальный автопоезд КамАЗ—43105 с трехсторонней разгрузкой кузова и полноприводным трехосным тягачом, самосвал КамАЗ—55102, а также полноприводный самосвал «Урал—5557» и самосвал КАЗ—4540 с прицепом ГКБ—8335.

Для нужд горнорудной промышленности в одиннадцатой пятилетке Белорусский автомобильный завод должен освоить выпуск новых базовых моделей карьерных самосвалов грузоподъемностью 110, 120 и 180 тонн. Одновременно с переходом на новые машины ему предстоит к 1985 году увеличить почти на 34% объем производства.

Минский автомобильный завод в 1981—1985 году станет изготовлять в возрастающих количествах седельные тягачи, способные буксировать полуприцепы грузоподъемностью соответственно 30 и 27 тонн.

Освоение новых моделей всегда становится достоянием широких кругов автомобилистов, подчас заслоняя в их сознании другие важные направления работы отрасли. О них также необходимо сказать. В одиннадцатой пятилетке предстоит расширить сеть автоцентров по обслуживанию автомобилей КамАЗ, укрепить материально-техническую базу автоцентров по гарантийному ремонту, техническому обслуживанию и обеспечению запасными частями карьерных самосвалов БелАЗ. Предстоит также увеличить производственные мощности по техническому обслуживанию «жигулей», «москвичей», «запорожцев» и добиваться более полного удовлетворения запросов владельцев автомобилей на запасные части.

Задачей большого народнохозяйственного значения наряду с увеличением выпуска запасных частей становится восстановление деталей и узлов по индустриальной технологии. ЗИЛ, КамАЗ, ЯМЗ уже разработали такую технологию и приступили к организации опытного показательного ремонтного производства. То же делается и на ВАЗе.

Названные здесь отдельные направления работы предприятий автомобильной промышленности позволяют представить пути развития отрасли в ближайшие годы, правильно понять и оценить их народнохозяйственное значение.

Второй год одиннадцатой пятилетки взял хороший старт. Отвечая делом на постановление ЦК КПСС «О 60-й годовщине образования Союза Советских Социалистических Республик», автомобилестроители России и Украины, Белоруссии и Грузии, Армении и Киргизии, других республик стремятся сделать лучше и больше, внести свой вклад в дальнейшее укрепление экономического и оборонного могущества нашей многонациональной социалистической Родины.

Волжский автомобильный завод имени 50-летия СССР — одно из передовых предприятий автомобильной промышленности. На снимке: машины ВАЗ—2105 на главном конвейере завода.

Фото Ю. Белозерова (ТАСС)

ПОДВОДЯ ИТОГИ

Более семисот делегатов со всех концов страны участвовали в работе XIV съезда профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог. В их числе передовики производства, хозяйственные и профсоюзные руководители.

С отчетным докладом на съезде выступил председатель ЦК профсоюза Л. А. Яковлев. В докладе было отмечено, что автотранспортники страны по всем показателям выполнили задания минувшей пятилетки. Ускорились темпы строительства дорог, улучшилось качество их сооружения и содержания. Партия и правительство высоко оценили труд автотранспортников и дорожников. По итогам работы за пятилетку шесть коллективов предприятий и свыше 18 тысяч рабочих, инженерно-технических работников и служащих награждены орденами и медалями. Тринадцать лучших новаторов и передовиков производства удостоены звания Героя Социалистического Труда, 12 человек — Государственной премии СССР.

Отраслевой профсоюз организационно окреп, возрос его авторитет среди работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Сегодня он насчитывает в своих рядах более 3,7 миллиона человек.

В докладе и выступлениях были подняты вопросы дальнейшего повышения эффективности профсоюзной работы — улучшения организации социалистического соревнования, труда и отдыха автотранспортников и дорожников в одиннадцатой пятилетке.

Съезд избрал новые составы Центрального комитета профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог и ревизионной комиссии. Председателем ЦК профсоюза вновь избран Л. А. Яковлев.

В работе съезда приняли участие заместитель Председателя Совета Министров СССР К. Ф. Катушев, заведующий отделом ЦК КПСС К. С. Симонов, министр транспортного строительства СССР И. Д. Соснов, секретарь ВЦСПС К. Ю. Мацкявичус, заместитель заведующего отделом ЦК КПСС И. П. Трофимов, ответственные работники ЦК КПСС,

ПО ПУТЯМ-ДОРОГАМ ФРОНТОВЫМ

Путь для нас к Берлину, между прочим,
Был, друзья, не легок и не скор,
Шли мы дни и ночи,
Трудно было очень,
Но баранку не бросал шофер.

Эти слова из давно знакомой и такой популярной в послевоенные годы песенки фронтового шофера невольно приходят на память, когда мы заводим разговор о нелегких путях-дорогах, о роли водителя на войне. Написано и сказано об этом немало. Сегодня, когда мы отмечаем Праздник Победы и 70-летие ленинской «Правды», нам хотелось бы познакомить читателей с двумя малоизвестными публикациями, продолжающими эту летопись. Их авторы — правдисты.

Имя писателя Бориса Полевого широко известно. Он автор десятков книг, многие из которых родились из записей, сделанных в годы войны. Военным корреспондентом «Правды» Борис Николаевич стал в ноябре 1941 года и встретил день Победы в этой должности в Берлине, откуда ему довелось передавать в «Правду» материалы о капитуляции фашистской Германии. Это было в победном 1945 году, а корреспонденция о шофере, которую мы предлагаем (с некоторыми сокращениями) вашему вниманию, была написана для «Правдиста» — многотиражки, издаваемой в коллективе «Правды», в марте 1944 года, когда журналист находился в частях Второго Украинского фронта.

Б. ПОЛЕВОЙ

ПЕТРОВИЧ

Петр Петрович Савельев, или Петрович, как единодушно величает его наш журналистский мир, побывал со мной на четырех фронтах. Скажу без преувеличения, что от него по меньшей мере наполовину зависит моя оперативность и в значительной степени качество корреспонденций. Фактор времени, пожалуй, самый решающий фактор в работе военного журналиста. Петрович считает делом своей чести, чтобы мы обязательно первыми въехали в освобожденный город или попали на место интересных событий. Машина у него всегда в отличном состоянии, но когда на фронте «назревает» что-то важное, а он это нутром чувствует, обычно долго возится со своей старушкой «эмкой», безотказно провозившей нас почти два с половиной года, а потом торопит меня своим обычным термином:

— Ну, понеслись, пора...

И мы «несемся». Петрович доволен, если мы поспеваем первыми из журналистов в освобожденный город. И очень огорчен, если до нас по городу уже «проехали» известинцы или звездовцы. Это он считает непростительным «проколом». И это не из спортивного интереса, а от сознания того, что «Правда» — газета газет — должна быть всегда впереди.

Сколько раз благодаря его искусству и мастерству мы выкручивались из самых скверных дорожных историй и, несмотря ни на что, вовремя попадали на телеграф. Однажды, это было на Калининском фронте, в условиях дикого бездорожья, где сотни километров приходилось прыгать по «клавишам», у нас «полетели» первая и вторая скорости. Осталась третья. А ехать нужно было еще добрых три сотни километров, и ехать срочно. И мы поехали. Тронувшись с места, мы не могли уже останавливаться. Мы «неслись» на этот раз в полном смысле этого слова, неистово гудя регулировщикам и дорожным контролерам, и поспели вовремя.

Другой раз, когда мы возвращались из освобожденного Мценска, в дороге сломался поворотный рычаг. Машина потеряла управление. Казалось, нет выхода и мы «погорели». Но нет, пока я еще в машине писал очерк, потеряв всякую надежду его передать, Петрович что-то колдовал под машиной, и, когда очерк был готов, он влез в кабину черный, лоснящийся, но очень довольный и сказал свое обычное: «Понеслись». И мы подъехали прямо к телеграфу.

Петрович помогает мне не только своим замечательным знанием машины. Это верный друг и храбрый человек, при котором не страшно в любых переделках.

В феврале 1943 года во время очень тяжелой операции он своей находчивостью и хладнокровием спас корреспондента ТАСС С. Корявичева, журналиста из «Комсомольской правды» С. Крушинского и меня от больших неприятностей. Мы приехали на командный пункт наступающего полка, находившийся в немецких землянках на совершенно голом холмике. Осторожный Петрович отогнал свою машину за полкилометра в лесок. КП подвергся атаке фашистских бомбардировщиков. Они спикировали неожиданно, и мы выбежали из землянки начальника штаба, когда на холмике уже рванула первая серия бомб. Выбежали и увидели, что из леса к нашему холму, к месту бомбежки, несется наша «эмочка». Мы побежали ей навстречу. Петрович раскрыл дверцы. Земля ходила ходуном от частых и близких разрывов. Но мы уже уезжали дальше и дальше от места бомбежки...

Петрович — отличный знаток машины, постоянный шеф и консультант всего корреспондентского гаража на фронте, неистовый и довольно умелый фотограф, снабжающий фронтовые и армейские газеты снимками; хороший повар — мастер походных обедов; он умеет чудесно поладить с хозяйками на постоях, растопить самые жесткие сердца деятелей АХО (административно-хозяйственного отдела — А. С.).

На войне трудно строить планы и гадать о будущем. Не знаю, сколько месяцев пространствуем мы с Петровичем еще по военным дорогам и откуда — из Бухареста или из-под Берлина — вернется наша обшарпанная, но живучая «эмочка» из последнего рейса в родной правдинский гараж, но я уверен, что солдатская дружба, связавшая нас с Петровичем на фронтовых дорогах, не пройдет и после того, как мы оба наденем галстуки и пиджаки.

Правдисты старшего поколения хорошо помнят Петра Лидова. Он был литсотрудником партийного отдела, заведующим отделом обзоров печати, корреспондентом «Правды» по Белорусской ССР.

С первых дней Великой Отечественной войны коммунист Петр Лидов стал военным корреспондентом «Правды», по заданиям редакции направлялся на Западный, Сталинградский, Донской, Воронежский и Белорусский фронты, часто выступал в газете с корреспонденциями и очерками. Его перу принадлежат получившие широкую известность первые очерки о Герое Советского Союза Зое Космодемьянской («Таня» и «Кто была Таня»), ряд корреспонденций и очерков о боевых делах чехословацких и польских воинских частей, формировавшихся в СССР.

22 июня 1944 года Петр Александрович Лидов погиб, пытаясь спасти горевшие на аэродроме самолеты.

Эта заметка была написана (тоже для «Правдиста») за четыре дня до гибели. Она также рассказывала о нелегких буднях фронтовых корреспондентов и шоферов.

П. ЛИДОВ

ВОЕНКОР И ЕГО «ЭМКА»

Вспоминаю первые дни войны. Военные корреспонденты собирались группами по 10—12 человек и, погрузившись в полуторатонный грузовик, отправлялись на передовые — к Витебску или к Орше. «Старшой» рассаживал нас в кузове так, чтобы под наблюдением находилась вся небесная сфера и каждый



Этот снимок был опубликован также в «Правдисте». Подпись к нему (ее сделал П. Лидов) гласила: «Тащат устиновскую «эмку». А. В. Устинов — фронтовой корреспондент «Правды». Фото мы получили из его личного архива. При этом Александр Васильевич пояснил, что дело происходило весной 1943 года.

9 мая — Праздник Победы

отвечал за определенный ее сектор. Заметивший в небе черные точки, не считаясь с тем, чьи самолеты и каким курсом они идут, кричал «Воздух!» и что есть силы колотил по крыше кабины. Шофер тормозил, и все, как горох, рассыпались по кюветам... Как давно это было!

Вскоре перестали бояться самолетов, перестали ездить скопом. Уже первые наступательные бои под Москвой потребовали от каждого корреспондента самостоятельности, оперативности, маневренности. Постепенно командование фронтов вооружило военных корреспондентов техникой — легковыми автомобилями. Жизнь убедила в том, что корреспондент на фронте не может справиться со своими обязанностями, не имея собственного транспорта.

Из части в часть, в только что освобожденные города и обратно, к проводу телеграфа мчатся военкоры на своих повидавших виды «эмках», на ходу обдумывая статью и занося в блокнот пришедший в голову образ. В «эмке» же они нередко и ночуют, в ней пишут, то и дело чинят ее в пути или до полного изнеможения толкают плечом в непролазной грязи, в сыпучем снегу.

— Вперед! Назад! Качни еще разок! Раз-два, взяли! Пошла! — и проблеск надежды слышится в голосах литераторов, уже отчаявшихся достичь сегодня цели своего путешествия.

Как же не любить военкору свою пробитую пулями и осколками «эмку», которая пронесла его от Минска до Москвы и от Сталинграда до Черновиц!

«Эмка» заменяет военному корреспонденту боевого коня. Она же заменяет ему родной дом. Чего только нет в ее кузове! Постель и одежда на случай похолодания и на случай оттепели; автоматы, гранаты, запас бензина, шестерни, ключи, топор, лопата, пишущая машинка, котелки и дорожный паек.

Немногие знают, ценой каких усилий военкор поддерживает дыхание жизни в своей ветхой машине. Коробку скоростей ему удалось сменить в Ржеве, а сиденья — в Миллерове. Сигнал он снимал под огнем с трофейной машины в Калаче, покрышки доставал в Харькове, диски — в Пирятине. А в Славуте сперли трамблер...

Когда на фронте затишье, у военкора все равно страда. Тут-то и надо позаботиться о бензине, о ремонте, о запасных частях, об обмундировании и продуктах для шофера. Надо, чтобы к новым боям машина была на ходу, и тогда снова вперед, по новым дорогам, к новым городам, к новым людям.

Водитель Куприна (военкор «Правды» — А. С.) — Семен Семеныч и водитель Полевого — Петр Петрович — знатоки в литературных и журналистских делах. Корреспонденты не уступают им в познании шоферских дел.

Свою машину военкор узнает по тембру гудка, по работе мотора, по дребезжанью крыла. Он с первого взгляда оценит достоинства и недостатки любой машины, мысленно сравнив ее со своей.

Двое корреспондентов встречаются после долгой разлуки.

— Ну, как твоя старуха, бегает?
— Мотор стал троить.
— Свечи промыть надо.
— А твоя?
— Тормоза сели.
— Коробкой тормози!..

И долго еще наши автомобилисты делятся друг с другом своими заботами.

Сейчас, оглядываясь на длинные-длинные дороги войны, каждый из нас с любовью и благодарностью подумает о своем неодушевленном друге. Стоит ли он сейчас где-нибудь за сараем, в прифронтовом селе, прикрытый для маскировки соломой, или на асфальте улицы «Правды», с теплым решетчатым носом, на неутомимых резиновых лапах, готовый снова умчать нас в неведомый и опасный путь...

Публикацию подготовил А. САФОНОВ, старший корреспондент «Правды»
Специально для журнала «За рулем»

ДВЕ ПЯТИЛЕТКИ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ

На состоявшийся в конце февраля в Москве XIV съезд профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог со всех концов страны съехались передовые водители, бригадиры, начальники колонн и предприятий, дорожники, эксплуатационники — лучшие из лучших, кому профсоюзные организации оказали высокую честь, назвав своими делегатами. Среди водителей, прибывших из Казахстана, был бригадир амангельдинского АТП Герой Социалистического Труда Таргынбек Жакенович Тлеулин, взявший обязательство выполнить два пятилетних задания к 31 декабря 1985 года. Что лежит в основе такого высокого обязательства и что дает уверенность в его выполнении? Об этом мы попросили знатного водителя рассказать на страницах журнала в дни, когда страна готовится к 60-летию образования СССР.



Выполнить два пятилетних плана за одну пятилетку — задача, конечно, непростая. Это понятно каждому водителю. Однако таких результатов уже добивались на автотранспорте. Достаточно вспомнить героя десятой пятилетки, известного не только в нашей республике водителя есильского АТП Николая Ивановича Киреева или шофера нашего же амангельдинского предприятия Дамира Валетдиновича Рамазанова, которые такие цели ставили и их достигали. Да и наша бригада в минувшем пятилетии с подобным заданием справилась, накопила опыт.

Когда мы несколько лет назад начинали борьбу за высокие показатели, много сил и изобретательности приходилось тратить на изготовление прицепов. Серийные не могли нас удовлетворить, потому что их грузоподъемность составляла 5—8 тонн, они не были оборудованы самосвальными устройствами. Значит, автопоезд не мог взять столько груза, сколько был в состоянии перевезти автомобиль. Да и времени на загрузку и разгрузку уходило слишком много.

Теперь работать легче. Промышленность наконец стала выпускать 12-тонные прицепы. Пришли в автохозяйства мощные КамАЗы и КрАЗы. Однако и сейчас есть над чем подумать шоферу, если он хочет водить составы. Мы делаем совсем, вроде бы, немного: слегка наращиваем борта. Но уже одно это позволяет в пору уборочных работ перевозить на прицепах У-32Б по пятнадцать тонн хлеба вместо двенадцати. А это значит, что за один рейс автопоезд перевозит на 6—10 тонн зерна больше, чем прежде. Умножьте на число рейсов, на бригаду — вот и весомая добавка к плану. К тому же в страду, когда каждый автомобиль на счету, мы таким образом высвобождаем транспорт, который перебрасывается на «горячие точки».

Способность мыслить по-государственному присуща каждому члену нашей многонациональной бригады. Мне не приходится никого агитировать сесть на автопоезд. Все водители — будь то русский Кужелев, татарин Миронов, немец Рейнгард, казах Абдиров — прекрасно понимают, что, взявшись за это нелегкое дело, они вносят свой вклад в решение продовольственной программы партии. Одновременно решается и важная кадровая проблема: меньшим числом водителей выполняем бóльшую работу. Так на деле проводится в жизнь указание XXVI съезда партии о всемерной интенсификации труда.

Применение автопоездов — наш главный резерв. Всех преимуществ такого метода перевозок мы порой и сами еще не знаем. Они открываются для нас иногда уже в процессе труда. Вот, к примеру, я уже четыре года работаю на КрАЗе. Прекрасный автомобиль: мощный, прочный, надежный. План на него дается мне в расчете на один прицеп. Но КрАЗ, оказалось, в состоянии тянуть состав из трех, четырех и даже пяти большегрузных прицепов. Как же такую силу не использовать! Я в минувшую жатву, как и в 1980 году, работал с четырьмя «вагонами», перевозя за каждый рейс по 60 тонн зерна. А водитель жанадалинского АТП Акай Пшенбаев в страду-81 установил просто фантастический рекорд: он, работая с пятью прицепами, перевез с тока на элеватор свыше 18 тысяч тонн зерна, заменив тем самым чуть ли не 20 автомобилей!

Нельзя, наконец, забывать и такого важного показателя нашей работы, как расход горюче-смазочных материалов. Проблема экономии топлива — задача государственная. И тут опять автопоезд выручает. Возьмем снова мой КрАЗ. В другое время года, когда не занят на уборочной, я работаю с двумя прицепами, беру за рейс 40—45 тонн груза. Чаще всего везу уголь из Аркалыка в Амангельды. Длина рейса — около 150 километров. Если КрАЗ идет без прицепа, имея на борту всего 12 тонн угля, он расходует около 150 литров дизельного топлива на рейс. С двумя прицепами, перевозя, как я уже сказал, 40—45 тонн, автомобиль потребляет около 200 литров на том же плече. Посчитайте теперь, насколько снижается расход топлива на каждую тонну груза. Это ли не резерв!

Потому-то я включил в свои соцобязательства на пятилетку и такой пункт: «сэкономить не менее 4 тысяч литров топлива». Есть аналогичные строки и в обязательствах всех семнадцати членов нашей бригады.

Не хотел останавливаться на таком вопросе, как подготовка автомобиля, его техническое состояние, — каждому и без того ясно, что только на исправной машине можно добиться выполнения напряженных обязательств. Но, поскольку я весь упор делаю на вождение автопоездов, хочу подчеркнуть: увеличение нагрузки на автомобиль требует и более пристального внимания к нему.

Кажется, все просто. Секретов никаких у нас нет. Садись на автопоезд — и ты будешь перевыполнять план, экономить горючее. Но именно тут и скрыта главная трудность. Вести большегрузный автомобиль-одиночку непросто. Надо иметь опыт, сноровку. Управлять же автопоездом, да еще тяжеловесным, состоящим из двух-трех прицепов, — это уже искусство. И теперь я вижу одну из главных своих задач в том, чтобы научить этому как можно больше водителей. Приятно, например, сознавать, что бригадир комсомольско - молодежной бригады С. Аханов и комсорг этой бригады Д. Хасенов — бывшие мои стажеры. А сейчас они уже уверенно водят КамАЗы с двумя прицепами и значительно перекрывают нормы. Потому и обязался я в одиннадцатой пятилетке подготовить не менее 15 водителей для работы на автопоездах.

В год славного юбилея образования СССР мы, водители Казахстана, полны решимости внести новый вклад в укрепление экономического могущества Страны Советов.

Т. ТЛЕУЛИН,
бригадир водителей амангельдинского АТП,
Герой Социалистического Труда

Тургайская область,
с. Амангельды

В ЛИЧНОМ И КОМАНДНОМ ЧЕМПИОНАТАХ МИРА 1982 ГОДА ПО МОТОГОНКАМ НА ЛЬДУ ПОБЕДИЛИ СОВЕТСКИЕ ГОНЩИКИ!





СПОРТ•СПОРТ•СПОРТ

ЧЕМПИОНАТЫ И ЧЕМПИОНЫ

К этим торжественным, счастливым мгновениям привыкнуть нельзя. Каждый раз, когда под звуки Гимна СССР поднимается флаг нашей Родины в честь победы советских спортсменов, как-то по-новому ощущаешь смысл жарких схваток мотогонщиков, которым сам был свидетель. В эту победу верили все — и зрители, до отказа заполнявшие два дня трибуны Центрального стадиона в Калинине, и миллионы болельщиков мотоспорта, живущих в разных концах страны. И все же, когда началась церемония закрытия IV командного чемпионата мира по мотогонкам на льду и на пьедестал почета были первыми приглашены Сергей Казаков, Владимир Любич и Владимир Сухов, ликование охватило всех, кто в эти минуты находился здесь.

Да, одержана блистательная и безоговорочная победа. Поздравляя с ней членов нашей сборной команды «ледовиков», нужно самые теплые слова сказать в адрес организаторов чемпионата — и в первую очередь партийных, советских организаций Калинина, обкома ДОСААФ, местной объединенной технической школы.

«Мотоспорту принадлежит особое место в спортивной жизни, — сказал на пресс-конференции для советских и иностранных журналистов председатель оргкомитета заместитель председателя облисполкома В. Куров. — Он не только символизирует скорости, которые отличают наш XX век, но и роднит миллионы людей, и прежде всего молодых, с техникой, сложным и увлекательным миром моторов. И это побуждает нас всемерно содействовать развитию мотоспорта, приобщению к нему юношей, через него воспитывать у них качества, необходимые обществу, — смелость и благородство, волю и доброжелательность.

В принятом недавно ЦК КПСС и Советом Министров СССР постановлении «О дальнейшем подъеме массовости физической культуры и спорта» говорится о том, что надо повысить внимание к техническим и военно-прикладным видам спорта, и среди особо отмеченных — автомобильный и мотоциклетный. Мы рассчитываем, что проведение командного чемпионата мира по мотогонкам на льду в Калинине послужит делу широкой популяризации мотоспорта».

Эти слова выражают суть подхода организаторов к большим и малым делам, выпавшим на их долю в ходе подготовки чемпионата. И мы, группа журналистов «За рулем», отвечавших за работу пресс-центра, постоянно видели, как много сделано и для участников чемпионата и для его гостей, зрителей, чтобы эти два дня надолго запомнились им как праздник большого спорта. Красочные программы и афиши, впечатляющие церемонии открытия и закрытия соревнований, квалифицированный комментарий Ю. Подвального (Ленинград) и Б. Спасского (Калинин), интересные культурные мероприятия для участников — все было продумано до мелочей.

В то же время мы были свидетелями того, чего не могли знать зрители. С полной нагрузкой эти два дня работала телефонная служба пресс-центра. Вызовы были самые разнообразные: сообщения передавались не только в Москву и другие города СССР, но и в Австрию, Англию, ФРГ, Финляндию, Швецию, Нидерланды... В Калинин прибыло более 70 представителей нашей прессы, Центрального телевидения и Всесоюзного радио, Центральной студии документальных фильмов, а также журналисты из популярных европейских мотоспортивных изданий.

Мы были также свидетелями событий, которые сопутствуют любому соревнованию, но находятся как бы за кадром. Вот в пресс-центр входит Сергей Казаков, милый, застенчивый 28-летний спортсмен: не могли бы мы помочь ему побыстрее связаться с родным Уссурийском — несколько дней пытается позвонить из гостиницы, но связь с городом неважная. Девушки-телефонистки, узнав причину вызова (Сергей волнуется: его жена вот-вот должна принести ему первенца), делают все возможное, чтобы поскорее соединить его с Уссурийском. Проходит несколько томительных минут, но аппарат молчит. Прибегает Толя Гладышев, известный наш мастер ледового спидвея (сегодня он не выступает): Сергея срочно вызывают на медосмотр, до начала



На снимке: в центре Сергей Казаков — новый чемпион мира по мотогонкам на льду. Вместе с своими товарищами Владимиром Суховым (слева) и Владимиром Любичем он выиграл и командный чемпионат этого года.

соревнований осталось меньше часа. Просим перенести разговор из пресс-центра в закрытый парк, где участники готовят свои мотоциклы. Чуть позже разговор состоялся. И может быть, внимание, оказанное гонщику, разговор с домашними помогли ему снять предстартовое волнение и принести команде наибольшее количество очков.

Мы видели, как расстроился Володя Любич, когда, захватив лидерство в заезде с командой Нидерландов в первый день соревнований (один из несложных микроматчей для нашей сборной на этом чемпионате), не сумел закончить дистанции: обломился рычаг переключения передач. Потом, на заключительной пресс-конференции, Любич скажет, что командная борьба тем и отличается, что каждый из нас в одинаковой мере ответствен за общий результат: «Эту мою неудачу сначала исправил Сергей Казаков, который в одиночку сумел свести заезд с голландцами вничью — 3:3, а в дальнейшем мои товарищи наверстали упущенное и все микроматчи со спортсменами ЧССР, Австрии, Швеции, Финляндии, ФРГ выиграли с максимальным преимуществом — 5:1». В словах признательность и гордость за своих друзей по команде, за старшего тренера нашей сборной, заслуженного тренера СССР С. Старых.

Можно было бы многое рассказать и о наших соперниках. Например, о том, как умело руководил действиями своего трио — П.-О. Сирениуса, юного Э. Стенлунда и ветерана шведского мотоспорта 40-летнего механика из г. Мариестада добродушного бородача Х. Юханссона, одиннадцатикратного финалиста личных чемпионатов мира, трехкратного чемпиона страны, — их наставник знаменитый «ледовик» К. Вестлунд. Он был зрелым спортсменом уже в начале 60-х годов, в пору первых официальных международных соревнований мотоциклистов на льду. В зимнем спидвее Курт выступал почти со всеми нашими ведущими гонщиками — с Г. Кадыровым, Б. Самородовым, В. Цыбровым, В. Нерытовым, С. Тарабанько. В первый день соревнований Вестлунд выпускал на дорожку лишь Стенлунда и Сирениуса, и команда обосновалась на третьей позиции в турнирной таблице с 20 очками, уступая сборным СССР и ЧССР соответственно 8 и 5 очков.

Однако во второй день дела у шведов пошли хуже, и возникла реальная опасность остаться за чертой призеров. И Вестлунд пошел на смелый шаг, введя в бой Юханссона. Ох и наделал тот переполох! В заезде с финнами Ханс первый, с голландцами — картина повторяется, с сильной командой ЧССР он обыграл самого чемпиона мира 1974 года М. Шпиньку и З. Кудрну, у которого с трудом выигрывают наши гонщики. И лишь в заключительном микроматче со сборной СССР Юханссон занял второе место — вслед за Казаковым и впереди Сухова. Расчет Вестлунда, основанный на знании психологии, оказался верен. «Мне, просидевшему почти весь чемпионат на скамейке запасных, терять уже было нечего, — ответил на заключительной пресс-конференции Х. Юханссон, — выступал не нервничая, уверенно и очень рад, что помог своей команде удержаться на третьем месте».

Ну а теперь об общих впечатлениях от 42 заездов, составлявших программу чемпионата.

Советская сборная, повторяем, была вне конкуренции. Максимум очков ей принес Сергей Казаков, обративший на себя внимание в 1975 году, когда впервые сделал бронзовый дубль на чемпионатах СССР и мира. А потом он надолго исчез со спортивного небосклона — преследовали травмы. Теперь, несомненно, Сергей переживает второй взлет — в прошлом году он третий на чемпионате страны, ныне первый и вот, наконец, среди победителей командного чемпионата мира. Уже говорилось об ответственности за общий результат, которую проявили и два других члена нашей сборной — досаафовец из Жуковского Владимир Сухов и тренер-методист московского областного СТК ДОСААФ В. Любич, победитель личного чемпионата мира прошлого года. В каждом заезде они демонстрировали не только высочайшее личное мастерство, но и безупречную командную тактику. В первый день наша сборная потеряла два очка, во второй — лишь одно и с суммой в 57 очков четвертый раз стала сильнейшей в командном чемпионате.

На пятки, как говорится, ей постоянно наступала чехословацкая сборная (итоговый результат — 48 очков), и только два заезда ЧССР—СССР и СССР—ЧССР, выигранные в трудной борьбе дуэтом Казаков—Сухов с общим счетом 10:2, лишили наших спортивных друзей шансов на победу.

Очень напряженно шел спор в нижней части турнирной таблицы, где места с 4-го по 7-е после первого дня занимали соответственно гонщики Австрии (15 очков), Финляндии (14), ФРГ (13), Нидерландов (11). Лишь голландцы так и остались на своей последней строчке. Зато остальные команды перемещались то вверх, то вниз. Четвертыми на финише оказались финны.

Пресс-центр, как и на любом соревновании, заканчивает работу последним из всех служб. Вот и розданы руководителям команд, тренерам, судьям последние протоколы, итоговая официальная таблица результатов IV командного чемпионата мира по мотогонкам на льду. Кажется, все. Остается память. Память о ярком зрелище, подаренном любителям мотоспорта сильнейшими гонщиками мира, о новой победе советских спортсменов, о праздничной обстановке, созданной стараниями и умением организаторов, и уверенность в том, что этот праздник умножил ряды приверженцев технического спорта, призвал новые тысячи людей к активным занятиям им.

Б. ЛОГИНОВ,
редактор отдела спорта
журнала «За рулем»

г. Калинин

РЕЗУЛЬТАТЫ IV КОМАНДНОГО ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО МОТОГОНКАМ НА ЛЬДУ: 1. СССР — 57 очков (28 — в первый день и 29 — во второй); 2. ЧССР — 48 (25 + 23); 3. Швеция — 41 (20 + 21); 4. Финляндия — 28 (14 + 14); 5. Австрия — 28 (15 + 13); 6. ФРГ — 27 (13 + 14); 7. Нидерланды — 23 (11 + 12).

Очень счастливым и удачным оказался нынешний сезон для Сергея Казакова. Внеся самый большой вклад в победу советской команды на чемпионате мира, ставшей в четвертый раз победительницей, он через две недели блистательно выступил в финале XVII личного мирового первенства по мотогонкам на льду.

Путь к этой первой в его жизни столь высокой чеканки золотой медали на знаменитом катке в западногерманском городе Инцелле был труден. Уже в первом заезде Сергей, столкнувшись с чехословацким гонщиком З. Кудрной, перелетел через высоченный снежный вал и «приземлился» на трибунах. После сальто, закончившегося травмой, мало кто предполагал, что Казаков найдет в себе силы и мужество выйти на повторный старт. Сергей не только вышел, но и в прекрасном стиле выиграл заезд.

Воспитанник ДОСААФ, ныне прапорщик Советской Армии, мастер спорта международного класса Сергей Казаков за два дня соревнований набрал отличную сумму очков — 28 из 30 и стал восьмым в истории личных чемпионатов мира сильнейшим «ледовиком» (после наших Г. Кадырова, Б. Самородова, С. Тарабанько, А. Бондаренко, В. Любича и чехословацких спортсменов А. Шваба и М. Шпиньки). Бронзовая награда вручена также советскому гонщику Владимиру Субботину, воспитаннику СТК ДОСААФ производственного объединения «АвтоЗИЛ». Столь высокая награда в спортивной коллекции ветерана ледового спидвея тоже первая. Владимир всего очко уступил второму призеру 33-летнему шведу Перу-Олафу Сирениусу (23 очка). Серебряная медаль скандинавского гонщика, пожалуй, главная неожиданность чемпионата. До сих пор лучшее место, которое он занимал в личных первенствах мира, — восьмое, и было это в 1979 году. Да и в Калинине он не блистал.

А вот фамилии тех, кто вошел (помимо призеров) в шестерку лучших на льду в Инцелле: З. Кудрна (ЧССР) — 21 очко; В. Сухов (СССР) — 20; М. Нидермайер (ФРГ) — 20 очков. Наши А. Гладышев, В. Любич и Б. Братчиков заняли соответственно восьмое, девятое и тринадцатое места.

Так мажорным аккордом закончили советские мотогонщики международный зимний спортивный сезон.

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ

ВЕСТИ С МЕСТ

★

Московский городской комитет ДОСААФ провел читательскую конференцию по новой книге Леонида Ильича Брежнева «Воспоминания». На конференции, приуроченной к 75-летию Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР, выступили активисты столичной организации ДОСААФ — передовики производства, ветераны войны и труда, журналисты. Они высоко оценили новую книгу как источник партийной мудрости, отметили ее большое значение для воспитательной работы с молодежью, формирования у нее коммунистического мировоззрения.

★

Бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР приняло Постановление о проведении Всесоюзного смотра-конкурса на лучшую постановку военно-патриотической, оборонно-массовой, учебной и спортивной работы в первичных организациях ДОСААФ. Смотр-конкурс посвящен 60-летию образования СССР и будет проходить до 30 декабря 1982 года.

★

В петропавловской автошколе ДОСААФ состоялся конкурс «Лучший по профессии». В нем приняли участие курсанты, по пять человек из каждой учебной группы. Задание состояло из двух теоретических вопросов и двух практических заданий.

Конкурс, по общему мнению, помог закрепить знания и профессиональные навыки у курсантов.

★

Музей областной организации ДОСААФ открылся в здании горьковской объединенной технической школы. Экспозиция рассказывает о славном пути одной из старейших в стране организаций оборонного Общества, ведущей свою историю с 1927 года.

★

Новый картодром открылся при спортивно-техническом клубе ДОСААФ ярославского моторного завода в конце минувшего года. На 800-метровой замкнутой трассе смогут встречаться и мериться силами картингисты не только Ярославля, но и близлежащих городов.

★

За большой вклад в создание и развитие технических средств обучения группе новаторов оборонного Общества присвоено почетное звание «Лучший рационализатор ДОСААФ СССР». В числе награжденных — мастер производственного обучения ереванской образцовой технической школы В. Хачатрян, мастер производственного обучения николаевской автошколы А. Горелов, преподаватель дмитровской автошколы В. Федоров.

ЭКОНОМНО
БЕРЕЖЛИВО

СО ШКОЛЬНОЙ СКАМЬИ

Мытищинская автошкола ДОСААФ — одна из лучших в Московской области. Ее преподаватели и мастера производственного обучения не только стремятся использовать все новое, передовое, что проверено жизнью, но и сами вносят немало ценного в живой творческий процесс обучения. Именно поэтому школа стала своего рода экспериментальной базой, где опробываются на практике различные нововведения, предназначенные для широкого распространения в учебных организациях оборонного Общества.

Когда мы в редакции задумали серию статей на тему «Учим ездить экономно», то наш выбор почти без колебаний остановился на мытищинской автошколе. Первое слово — старшему мастеру производственного обучения вождению Михаилу Викторовичу КОНЦЕВЕШКИНУ.

Ездить экономно. Кто же не хочет этому научиться и кто из нас, мастеров, не стремится этому научить. Особенно сейчас, когда неизмеримо выросла ценность каждого грамма топлива, когда вопросы экономичного вождения теснейшим образом переплелись с вопросами охраны окружающей среды. Но, к сожалению, очень часто, знаю по опыту, понимают эту задачу несколько упрощенно. Мол, «тише едешь — дальше будешь», в том смысле, что, чем меньше скорость, тем больше можно проехать на одной заправке. Нет, все значительно сложнее.

Начнем с того момента, когда курсант впервые садится за руль. В последние годы все чаще за руль тренажера. На нем овладевают первоначальными навыками управления автомобилем, осваиваются с его салоном, оборудованием. И, по сути, экономия топлива начинается именно здесь — ведь тренажер работает не на бензине. И так заманчиво продлить часы тренажерного обучения, сберечь побольше топлива. Но на сколько продлить? Ведь ездить-то человеку придется все-таки в автомобиле.

Чтобы ответить на этот вопрос, на базе нашей школы был проведен такой эксперимент. Группа курсантов обучалась по особой программе: 16 часов на тренажере, 16—на автомобиле. Результаты оказались неутешительными. При столь длительном знакомстве с тренажером будущие водители приобрели и закрепили ряд неверных и даже опасных навыков. Например, они совершенно не чувствовали педалей. «Газ» — значит педаль до отказа. Тормоз — значит педаль до пола. Этим курсантам не было знакомо «чувство опасности» — они постоянно «ездили» как бы в пустоте, и этот навык закрепился. После 16 часов «тренажерники» совершенно не умели пользоваться зеркалом заднего вида и правильно трогаться с места. По окончании эксперимента мы отчетливо поняли: не всякая экономия хороша, больше чем 8—10 часов на тренажере заниматься не стоит. Иначе получится, что, сберегая топливо, мы забываем о ценностях куда более значимых, в конечном счете, о жизни людей на дорогах.

Но вот кончается время, отведенное для тренажеров. Приходит пора садиться за руль настоящего автомобиля. Теперь надо заранее разработать и продумать учебные маршруты. Я не говорю сейчас о вопросах безопасности движения, это особая статья, а лишь об экономичности. Где и как пройдет учебный маршрут? Не совпадет ли он в пространстве и времени с самыми нагруженными потоками транспорта, не придется ли на часы пик? Не окажутся ли учебные автомобили в транспортной «пробке»? Не застрянут ли надолго у железнодорожного переезда? Сто́ит нам на стадии подготовки упустить хоть один из этих вопросов — и впустую потратятся сотни литров горючего, сожженного вхолостую работающими моторами.

Несколько слов о роли технического состояния учебных автомобилей. Начнем с хранения. В автошколе машины — все до одной — хранятся в отапливаемом помещении. Для нас давно отпала проблема пуска в зимнее время. Какая бы температура ни была на улице, мастер знает, что двигатель заведется с первого включения стартера, что он практически не нуждается в прогреве и буквально через несколько минут уже выходит на нормальный тепловой режим. А это значит, что мы почти исключаем его работу на холостом ходу, на обогащенной смеси — самом неэкономичном и наиболее токсичном режиме.

Само собой разумеется, что ездить можно только на исправном автомобиле. А уж тем более учить вождению. Но не просто исправном — учить нужно на идеально отлаженном автомобиле. Вот в чем соль! Если вы станете обучать курсанта на машине, у которой постукивают клапаны, — уверяю, он и в дальнейшем, на каком бы автомобиле ни ездил, будет считать неотрегулированные клапаны делом обычным и допустимым. Если из-за немного сбитого зажигания двигатель учебного автомобиля плохо пускается или «тупо» реагирует на педаль «газа» — курсант воспримет это как норму, и переубедить его потом будет стоить немалых трудов.

Поэтому мы скрупулезно выдерживаем все графики проведения ТО. К самым тонким регулировкам допускаем далеко не каждого, а лишь тех, кто именно в этом деле показал себя как специалист высшей квалификации. Не надеясь только на их опыт и сноровку, берем из дома (ведь мы все и дома автомобилисты!) личные свои индикаторы, щупы, динамометрические ключи, стробоскопы... Из дома — потому что нет у нас людей равнодушных, у всех болит сердце за дело, которому отдаем себя без остатка.

При нынешнем объеме технического обслуживания и при тех сложностях, которые в этом деле возникают (имею в виду загруженность СТО), давно назрела необходимость иметь при каждой автошколе самое первичное оборудование для диагностики. Скажем, те приборы, что уже назвал, да плюс компрессометр, газоанализатор, прибор для проверки и очистки свечей зажигания и некоторые другие. Стоимость их невелика — а польза очевидна. Имея такие приборы, мы не только учили бы наших подопечных обращаться с ними, но и гораздо реже сами прибегали бы к услугам станций технического обслуживания. Да и вообще настало такое время, когда диагностические приборы и точное оборудование должны быть для водителя столь же привычными и понятными, как отвертка и гаечный ключ. Заложить в наших воспитанниках такие привычки — задача школы.

Московская область, г. Мытищи

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ОТПУСК

«Предоставляется ли водителям автомобилей дополнительный отпуск за непрерывный стаж работы на одном предприятии?», — спрашивает П. Седых из Свердловска.

В соответствии с действующим постановлением, все рабочие, непосредственно занятые на производстве в ряде отраслей промышленности, на железнодорожном, водном и автодорожном транспорте и на крупных строительствах, если они проработали на одном и том же предприятии или строительстве непрерывно не менее двух лет, получают ежегодно дополнительный трехдневный отпуск.

Перечни предприятий министерств и ведомств СССР, на которых рабочим предоставляется указанный дополнительный трехдневный отпуск, утверждают министры и руководители ведомств по согласованию с ЦК профсоюзов, а перечни предприятий республиканских министерств и ведомств и местного подчинения утверждают Советы Министров союзных республик по согласованию с республиканскими комитетами профсоюзов.

Перечни профессий рабочих (в их числе и водителей автомобилей) на получение дополнительного трехдневного отпуска утверждают руководители предприятий совместно с профсоюзной организацией.

Одновременно следует иметь в виду, что дополнительный трехдневный отпуск за продолжительный стаж работы на одном предприятии (в организации) предоставляется лишь тем рабочим, которые имеют право на дополнительный отпуск в связи с вредными условиями труда.

Например, водителю грузового автомобиля КамАЗ—5320 предоставляется отпуск продолжительностью 24 рабочих дня (12 дней основного и 12 дней дополнительного в связи с вредными условиями труда). Он имеет право на получение и дополнительного трехдневного отпуска за непрерывный стаж работы на одном и том же предприятии. Общая продолжительность отпуска этого водителя составит 27 рабочих дней.

НОВОСТИ, СОБЫТИЯ, ФАКТЫ

ВСТРЕЧА В ЦК ВЛКСМ

Комсомол и ДОСААФ. Велика роль этих массовых организаций в укреплении обороноспособности нашей страны, военно-патриотическом воспитании трудящихся, особенно молодежи, в развитии технических и военно-прикладных видов спорта. Этим видам спорта была посвящена встреча, организованная ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ СССР с участием известных спортсменов, победителей европейских и мировых чемпионатов, лучших тренеров.

Перед собравшимися выступил председатель ЦК ДОСААФ СССР адмирал флота Герой Советского Союза Г. Егоров. Спортсменов-досаафовцев приветствовали летчик-космонавт СССР дважды Герой Советского Союза В. Быковский, неоднократная чемпионка Олимпийских игр, мира, Европы И. Роднина и другие. За выдающиеся спортивные достижения, активную пропаганду технических и военно-прикладных видов спорта многим спортсменам и тренерам секретарь ЦК ВЛКСМ В. Мишин вручил почетные награды комсомола. Среди награжденных заслуженные мастера спорта С. Тара-



Председатель ЦК ДОСААФ СССР адмирал флота Герой Советского Союза Г. Егоров и летчик-космонавт СССР дважды Герой Советского Союза В. Быковский среди награжденных спортсменов и тренеров.
Фото В. Князева

банько, В. Любич, Н. Анищенко, заслуженный тренер СССР М. Осипов и другие известные мастера автомотоспорта и их наставники.

ПО МЕСТАМ СРАЖЕНИЙ

В минувшем году комитет ДОСААФ и совет ДОАМ кировоградского завода радиоизделий совместно провели автомобильный пробег по местам сражений Великой Отечественной войны на украинской земле. Его маршрут пролегал через Корсунь-Шевченковский, Черкассы, Светловодск, Александрию и составил 800 километров. На всем пути следования колонны автомобилей у памятников и обелисков, в населенных пунктах прошли митинги с участием тысяч людей.

На старте пробега.



Теперь в планах заводских автомобилистов подготовка нового автопробега — к легендарной «Малой земле».

А. ПАНИОТОВ,
руководитель пробега
Фото автора

МОТОКРОСС НА ГРЕБНОМ КАНАЛЕ

Традиционный зимний мотокросс на приз прославленного летчика Героя Советского Союза В. П. Чкалова — один из



Момент гонки в Крылатском.
Фото В. Князева

старейших в спортивном календаре. В этом году соревнования проводились в 41-й раз. Участникам кросса разных лет доводилось оспаривать почетный приз — фарфоровую вазу с портретом Чкалова на многих трассах столицы. Ныне борьба шла на олимпийской базе — Гребном канале в Крылатском.

Шестнадцать команд вышло на старт соревнований. Успешнее других выступал дружный коллектив спортсменов-досаафовцев 1-го Государственного подшипникового завода. На машинах класса 125 см³ у них первое место, а в кубатуре «250» — второе. Это принесло им общекомандную победу. В тройке призеров также мотоциклисты МИФИ и ЦСКА.

ПРИЗ ЛАТВИЙСКОГО ТЕЛЕВИДЕНИЯ



Любят автомобильный спорт в Латвии. Здесь начали свой путь по стране соревнования на картах, кроссы на багги, скийоринг. И всегда самую активную роль в их пропаганде играло республиканское телевидение. Благодаря ему сотни тысяч людей познакомились с автомотоспортом, полюбили его.

На этот раз телевидение Латвийской ССР само выступило в роли инициатора кроссовых состязаний на автомобилях разных типов: багги, «жигулях», «волгах» и машинах повышенной проходимости. Учрежденные им призы разыгрывались под городом Огре, в пойме реки Даугавы. Главный приз телевидения выиграл на багги известный мастер И. Резевскис (тукумское отделение райпотребсоюза). В кроссе на легковых автомобилях первенствовал Г. Гутландс (СТК кулдигского отделения «Сельхозтехники»), а экс-чемпион страны в мотокроссе Г. Драугс (Рига) уверенно победил на своей «Ниве» в заездах машин повышенной проходимости.

В. ЕГОРОВ,
мастер спорта
Фото автора

ДЛЯ ОТДЫХА В ДОРОГЕ

Продолжается конкурс на разработку типовых проектов площадок для кратковременного отдыха на автомобильных дорогах общего пользования.

Он проводится Центральным правлением научно-технического общества автомобильного транспорта и дорожного хозяйства в целях разработки и выявления наиболее прогрессивных и экономичных инженерных и архитектурных решений.

За лучшие проекты установлены две первые премии по 800 рублей, четыре вторые по 500 рублей, шесть третьих по 300 рублей.

В конкурсе могут принять участие как отдельные граждане, так и коллективы работников организаций и учреждений.

Со всеми условиями конкурса можно ознакомиться в республиканских и областных правлениях НТО автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, а конкурсные работы представляются в Центральное правление по адресу: 103009, Москва, ул. Станиславского, 23. Последний срок приема материалов 1 сентября 1982 года.

ЮБИЛЯР НА ВДНХ



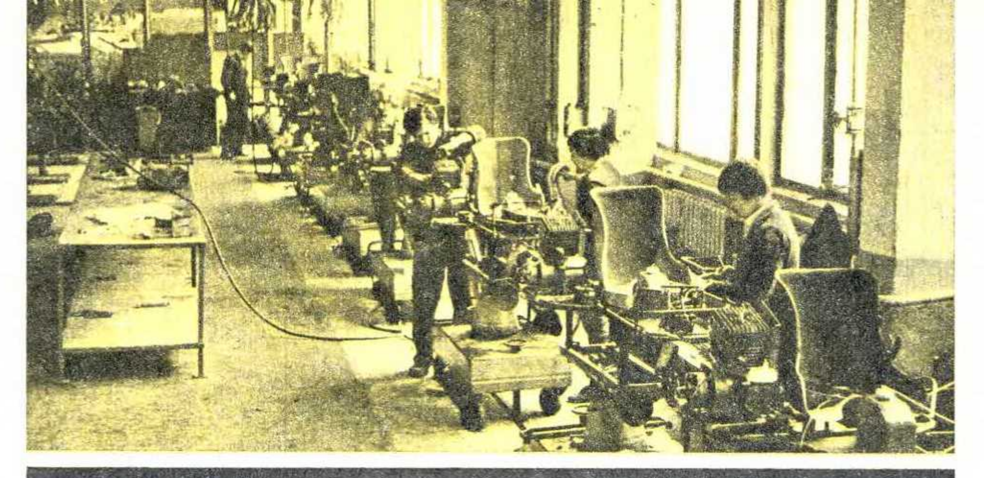
Немалыми успехами ознаменовали труженики производственного объединения «ГАЗ» полувековой юбилей предприятия. В десятой пятилетке производительность труда выросла на 20,5%, благодаря чему был получен весь прирост продукции, объем производства вырос на 15%. Сверх плана реализовано изделий на 103,7 миллиона рублей.

За пятилетие на заводах объединения проведено около 800 мероприятий по внедрению передовой технологии, механизации и автоматизации производственных процессов, научной организации труда. Они дали экономический эффект 30 миллионов рублей, условно высвободили около 5 тысяч человек. Введены в строй 4 комплексно-механизированных цеха, 17 участков, 82 автоматические линии. За ударный труд в десятой пятилетке почти 11 тысяч автозаводцев награждены орденами и медалями.

Об этих и других достижениях рассказала экспозиция на ВДНХ СССР, приуроченная к 50-летию ГАЗа. Широко была представлена техника, повышающая производительность, облегчающая условия труда: станки собственного производства, инструменты, приборы для контроля качества изделий, испытательное оборудование, различные приспособления. Экспонировались образцы товаров народного потребления. Посетители увидели также фильмы, рассказывающие про объединение «ГАЗ» и его автомобили.

Словно вехи, обозначившие историю предприятия, предстали в залах автомобили прежних лет: ГАЗ—А, ГАЗ—АА, ГАЗ—М1, ГАЗ—20 «Победа», ГАЗ—51А. Бережно сохраненные, любовно реставрированные, они выглядят так, точно вчера сошли с конвейера. А рядом — выпускаемые ныне ГАЗ—53А, ГАЗ—14 «Чайка», последняя модель «Волги» — ГАЗ—3102. На стендах были представлены также форкамерный двигатель новой «Волги» и шестицилиндровый дизель для перспективной модели грузовика.

Выставка вызвала большой интерес москвичей и гостей столицы.



ЛЕНИНГРАДСКИЙ «ПАТРИОТ»

ШАГИ ПЯТИЛЕТКИ

В этом районе Ленинграда немало промышленных предприятий. Но отыскать нужное нам не составило труда: многоэтажное здание венчают видимые еще издалека буквы «ЛПО «Патриот».

Через проходную попадаешь на заводской двор. Тут и там следы завершающейся стройки, а новый заводской корпус уже готов. В просторном, светлом цехе на стапелях спортивные суда. Но нас в первую очередь интересует другой участок, тот, где молодые парни споро собирают гоночные микроавтомобили-карты. Своеобразный конвейер здесь образуют высокие тележки, передвигающиеся по направляющим рельсам в полу. В других цехах идет заготовка деталей, их механическая обработка, сварка рам картов. Современное, хорошо оснащенное производство — таково сегодня объединение «Патриот».

История его насчитывает более полувека, с 28 октября 1930 года, когда постановлением Совнаркома СССР был создан завод Осоавиахим. Выпускал он в ту пору наглядные пособия для школ и кружков оборонного Общества, снаряжение для сандружин, планшеты для карт и многое другое.

В годы Великой Отечественной войны предприятие работало на нужды фронта и обороны города. Правда, не танки и не орудия выходили из его ворот: здесь шили и чинили обмундирование и белье для ленинградских госпиталей, ремонтировали противогазы. Но и эта нехитрая продукция была вкладом в общее дело.

После войны завод решено было специализировать на малом судостроении. Расширение производственных площадей позволило освоить новую продукцию, отличавшуюся высоким техническим уровнем и сложностью: катера, глиссеры и, наконец, карты — гоночные микроавтомобили.

Именно они принесли ему известность среди спортсменов-автомобилистов, в первую очередь юных. Картинг, появившись в нашей стране в начале 60-х годов, быстро стал популярен. Но для его массового развития требовалось организовать серийное производство машин, которое и поручили ленинградскому опытно - экспериментальному заводу ДОСААФ. Первые серийные карты АК—1 он изготовил в 1968 году. Выпуск их быстро нарастал, совершенствовалась конструкция. На смену АК—1 пришел АК—2М, затем АК—3М. Накопленный опыт позволил подняться на следующую ступеньку: стали делать небольшими сериями карты для сборной страны (модель «КС»). Их отличали иные конструктивные решения, более высокое качество изготовления, подгонки и сборки. На ленинградских машинах наши картингисты не раз завоевывали победу в гонках на Кубок дружбы социалистических стран.

Важной вехой в жизни завода стал 1976 год. На его базе было создано производственное объединение «Патриот», в которое вошли также швейная фабрика и механический завод в пригороде Ленинграда — Ломоносове. Новое объединение стало самым крупным среди производственных предприятий оборонного Общества, его головной завод — среди изготовителей спортивной техники. Ныне в его программе, помимо картов, глиссеры, моторные лодки, катера. Как любое современное производство, оно тесно связано кооперацией с другими предприятиями, поставляющими трубы для изготовления картов, шины, тормозные цилиндры, силовые агрегаты.

В последние годы объединение реконструирует свои предприятия. Корпус, о котором мы рассказали вначале, вошел в строй накануне юбилея «Патриота», в 1980 году. Выпуск спортивной техники, в первую очередь картов, неуклонно нарастал, и теперь есть возможность для нового, еще более значительного увеличения их производства. Если в 1976 году сделано около 1400 машин, в 1980-м — 2400, то в 1981-м — уже 3000. К концу пятилетки производство микроавтомобилей будет доведено до пяти тысяч в год. На новых площадях создается и специальный участок по изготовлению картов для сборной СССР (в течение нескольких лет они делались на опытном участке Центрального конструкторско - технологического бюро ДОСААФ).

Серийные карты идут, как говорится, нарасхват, и даже увеличенные мощности ленинградского завода недостаточны для удовлетворения всех заявок. Поэтому уже в нынешнем году производство будет развернуто и на новом заводе в г. Абовяне (Армянская ССР). Становление нового предприятия идет при непосредственном взаимодействии с ЛПО «Патриот», его головным заводом. И еще один «младший брат» появляется у ленинградцев — выпуск 50-кубовых картов класса «Пионер» осваивает одесский промкомбинат ДОСААФ, — конечно же, не без помощи «Патриота».

Продукция других предприятий объединения также в первую очередь предназначена для досаафовского спорта. Механический завод в Ломоносове выпускает наборы деталей к моделям морских кораблей, швейная фабрика — костюмы мотоспортсменов. Однако деятельность объединения — это не только спортивная продукция. Делает оно, например, и служебные катера, используемые во многих отраслях народного хозяйства. Все более заметную роль в обучении водителей играют автотренажеры, выпуск которых также налажен в «Патриоте».

Обширны планы объединения на новую пятилетку. Новая модель карта придет на смену нынешнему АК—77, предстоит начать серийный выпуск кроссовых автомобилей багги. Уже начато производство модернизированных тренажеров.

В. АРКУША

Атлас „За рулем“

Этот край мы открыли неожиданно. Направляясь в Карелию, остановились у одной бензоколонки. Рядом оказался зеленый «Москвич» с московским номером, за рулем — загорелый бородач. Разговорились. И услышали от него о древнем городе Каргополе, удивительных памятниках деревянного зодчества наших северных областей, их неповторимой природе. Мы решили изменить наши планы и не пожалели.

Москва — Ярославль — Вологда. О дороге до Ярославля говорить не будем — она хорошо известна автомобилистам, да и о достопримечательностях Загорска, Переславля-Залесского, Ростова Великого и Ярославля написано достаточно много. Дальше шоссе более узкое, менее ухоженное. До самой Вологды всего три благоустроенные площадки для отдыха — на 61-м, 80-м и 112-м километрах. По дороге — Грязовец со своими всемирно известными вологодскими кружевами. Сама Вологда — ровесница Москвы. В здешнем кремле — замечательные памятники старины: Софийский собор (XVI в.), Архиерейские палаты (XVIII в.) и др.

Вологда — Кириллов — Каргополь. За Вологдой очень ровное и малозагруженное шоссе, идущее через поля. Справа на протяжении почти пятидесяти километров видно Кубенское озеро. За 20 километров до Кириллова равнина сменяется большими, поросшими лесом холмами. Здесь уже чувствуется своеобразие Севера: встречаются крупные гранитные валуны, лес выглядит суровее. По краям дороги много малины.

В Кириллове (127-й километр)* находится крупнейший архитектурный ансамбль XV—XVII веков — Кирилло-Белозерский монастырь. Его крепость, на которую открывается великолепный вид с Сиверского озера, поражает своей грандиозностью и монументальностью. Там расположены Успенский собор, построенный в 1497 году, Больничная палата (XVI в.), другие культовые и гражданские постройки. Сейчас в помещениях монастыря историко-архитектурный музей-заповедник. Недалеко от города — Ферапонтов монастырь, где сохранились уникальные фрески Дионисия — русского живописца XV—XVI веков.

После Кириллова предстоит надолго расстаться с асфальтом, начинаются преимущественно грунтовые дороги (как правило, укрепленные гравием), а также с гравийным или щебеночным покрытием. Довольно извилистая, с крутыми спусками и подъемами трасса вскоре приводит к паромной переправе (156) через Волго-Балтийский водный путь. Не доезжая до нее полкилометра, можно свернуть влево и подъехать к берегу в живописном месте, вполне пригодном для отдыха или ночлега. Здесь с возвышенности открываются безграничные просторы Волго-Балта, огромные водные пространства, лесистые островки, теряющиеся в голубой дымке берега. Заметим, что все переправы на пути — бесплатные, обычно работают с 7 до 22 часов, а время ожидания парома не превышает 30 минут.

После первой переправы через 13 километров вторая, и мы возвращаемся снова на восточный берег канала. Некоторое время едем вблизи низменных берегов Белого озера, через старый хвойный лес. Озеро видно лишь изредка, и подъехать к нему трудно. За Липиным бором (193) тракт «прыгает» по холмам, затем несколько «успокаивается». Примерно с 244-го километра дорога становится хуже: менее ровная, с несколькими довольно шаткими деревянными мостами. В Прокшине (263), расположенном на берегу живописной речки Кемы, — развилка. Если вы приехали сюда к ве-

* Местонахождение различных пунктов указывается по километровым столбам.

ПО БЕЛОМОРЬЮ

чеpy, лучше заночевать перед довольно трудным, но интересным участком дороги на Каргополь.

Миновав несколько небольших деревень, через 23 километра вы окажетесь перед наиболее сложным отрезком пути. Длина его всего около полутора километров. Это — широкая, но грязная дорога с глубокими колеями и лужами. В сухую погоду по ней еще можно проехать, не вылезая из машины. Но после дождя пассажирам приходится выступать в роли «толкачей». Правда, помогать автомобилю нужно раза два-три, не более. В 30 километрах от Прокшина за очередным поворотом дороги на берегу озера небольшая деревянная часовня, возле которой можно остановиться и отдохнуть.

Наконец подъезжаем к границе Архангельской области — и дорожные трудности позади. Тракт, здесь уже укрепленный гравием и более ухоженный, выходит на равнину. Леса чередуются с открытыми пространствами, по пути через каждые 10—20 километров встречаются села или небольшие деревни.

Только для того, чтобы познакомиться с Каргополем — удивительным северным русским городом, стоило проехать девятьсот километров от Москвы. Он занимает достойное место среди древних городов — сокровищниц русской культуры. Современная застройка почти не нарушает целостности сложившегося архитектурного облика города, обращенного лицом к красавице Онеге. Старейшему среди многочисленных церквей и соборов Каргополя — Христорождественскому более четырехсот лет. Широко известны изделия народных промыслов Каргополья. Знаменитая каргопольская глиняная игрушка пользуется мировой славой. В магазинах можно купить керамические и другие изделия местных умельцев.

В окрестностях Каргополя сохранилось немало памятников деревянной архитектуры: в селах Саунино (в 3 километрах от города в стороне от Архангельского тракта), Большой Шалге (в 10 километрах по Няндомской дороге), Красной Ляге. Один из редчайших деревянных церковных ансамблей, состоящий из колокольни, шатрового Покровско-Власиевского храма и уникальной двенадцатиглавой Богоявленской церкви, расположен в селе Лядины на Пудожском тракте.

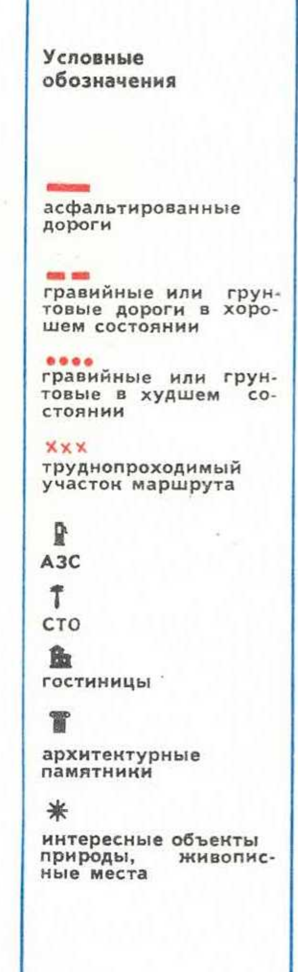
До самого Пудожа по нему не добраться — дорога доходит только до Лекшмозера, а дальше становится непроходимой. Озеро большое, довольно правильной овальной формы. Здесь прекрасные места для отдыха, рыбалки, а в разрешенное время и охоты на Кенозере. К нему идет неплохая дорога, а по самому озеру ходит катер, на котором можно посетить недоступные для автомобиля места. Летом вода в озерах достаточно прогревается, и можно купаться.

Каргополь — Няндома — Архангельск. Прямая дорога из Каргополя в Архангельск в настоящее время закрыта. Ехать дальше на Север надо через Няндому. Архангельск — родина отечественного судостроения, крупнейший порт и центр деревообрабатывающей промышленности — в 1984 году отметит свое четырехсотлетие. От древней застройки города сохранилась лишь часть гостиного двора (1684 г.), а на месте бывших болот, несмотря на сложные геологические условия, выросли современные многоэтажные жилые дома, культурные и спортивные сооружения.

Архангельск — город славных революционных традиций. Его история помнит события 1905 года, установление Советской власти, борьбу против англо-американских интервентов. В 24 километрах от города в селе Малые Карелы создан музей деревянного зодчества. Собранные здесь со всего архангельского Севера шедевры народной архитектуры удачно вписаны в окружающий ландшафт. В этом одна из причин популярности музея, который по праву считают одним из интереснейших в стране.

Прокшино — Вытегра — Ленинград. Вернемся снова в Вологодскую область. Из Прокшина в сторону Вытегры продолжается грунтовой тракт, на 291-м километре которого видишь Ковжское озеро. Своеобразная природа, обилие грибов и отличная рыбалка делают это место весьма привлекательным. Кроме того, к озеру есть хорошие подъезды, в нескольких местах (на 291-м, 293-м, 298-м километрах) тракт проходит вдоль берега, а по проселочным дорогам можно добраться и до более уединенных уголков.

До Вытегры остается 50 километров гравийной дороги, две переправы, а последние 20 километров — асфальтированное шоссе. Достопримечательность города — краеведческий музей, расположенный в здании собора XIX века. На выезде — мост через р. Вытегру, АЗС и, к сожалению, конец асфальта. В сторону Ленинграда идет гравийный тракт.



В заключение несколько слов об особенностях путешествия по этому маршруту. Здесь нет ни кемпингов, ни мотелей, а станции технического обслуживания имеются только в областных центрах. С бензином мы нигде трудностей не испытывали. Двигались на двух машинах и обошлись без цепей противоскольжения, лебедки и т. п. Тем же, кто путешествует на одной машине, эти приспособления в багажнике автомобиля, возможно, придадут больше смелости и уверенности в себе, а также позволят отклоняться от наезженных дорог. Важно позаботиться о повышении «проходимости» членов экипажа — обязательно взять с собой резиновые сапоги. До середины августа надо чем-то защититься от комаров. Здесь может помочь репеллент ДЭТА или «Тайга». Хорошо также сшить марлевые чехлы на дверцы автомобиля. Очень советуем взять надувную или какую-нибудь другую лодку — это сделает поездку значительно приятнее и разнообразнее.

При всей привлекательности путешествия по Беломорью надо все же иметь в виду, что оно рассчитано на опытных, бывалых автотуристов, способных самостоятельно разрешать возникающие в пути задачи.

О. ЯРЕМЕНКО

КРАЗ—260

Трехосные грузовые автомобили повышенной проходимости наш завод выпускает более двадцати лет. Они широко применяются для транспортировки грузов в сложных дорожных условиях, в частности, на нефтепромыслах и лесоразработках, в других отраслях народного хозяйства. Многие выпускники школ и курсов ДОСААФ работают водителями этих машин.

Прежде чем познакомить с особенностями устройства новой модели — КрАЗ—260 со всеми ведущими колесами, несколько слов о ее предшественниках. Полноприводный трехосный грузовой автомобиль ЯАЗ—214 с шестицилиндровым двухтактным дизелем мощностью 205 л. с. выпускался с 1957 по 1959 год ярославским автомобильным заводом, а затем с 1960 по 1970 год, как КрАЗ—214, нашим предприятием. После модернизации он стал называться КрАЗ—214Б («За рулем», 1969, № 2). Эта машина имела грузоподъемность 7 тонн и скорость 55 км/ч.

С 1965 года начато производство новой модели, КрАЗ—255Б («За рулем», 1971, № 7), с восьмицилиндровым дизелем мощностью 240 л. с. и централизованной системой регулирования давления воздуха в шинах. Грузоподъемность автомобиля возросла до 7,5 тонны и скорость до 71 км/ч. После внедрения в 1978 году раздельной по осям пневматической системы привода тормозов появилась его модификация — КрАЗ—255Б1.

В первом году одиннадцатой пятилетки кременчугский автомобильный завод имени 50-летия Советской Украины приступил к производству новой полноприводной модели КрАЗ—260, которая пока будет выпускаться параллельно с КрАЗ—255Б1.

Изменения в конструкции и компоновке машины позволили по сравнению с КрАЗ—255Б1 на 20% увеличить грузоподъемность автомобиля, на 45% повысить ресурс до капитального ремонта, на 11% поднять максимальную скорость, на 6% снизить контрольный расход топлива.

Прежде всего надо отметить, что у КрАЗ—260 сохранена традиционная капотная компоновка (рис. 1), но при этом кабина несколько заходит на двигатель. Это позволило сделать более коротким капот, улучшить обзорность из кабины, удлинить грузовую платформу. Благодаря более вместительной платформе, достаточному запасу прочности рамы и ходовой части удалось увеличить на 1500 кг грузоподъемность, хотя снаряженная масса автомобиля выросла лишь на 825 кг. Чтобы при возросших грузоподъемности и массе получить высокие скоростные и тяговые показатели, мы применили более мощную (на 25%) модификацию дизеля ЯМЗ—238 с турбонагнетателем. В результате запас мощности увеличился с 12,3 до 13,8 л. с. на тонну полной массы машины.

КрАЗ—260 — первая модель нашего завода с газотурбинным наддувом двигателя. Поступающий к мотору воздух подвергается двухступенчатой очистке, что имеет большое значение, поскольку машина эксплуатируется в сложных дорожных условиях на песчаных и пыльных грунтах. Сначала воздух проходит через инерционный фильтр, а затем через фильтр со сменным бумажным элементом. Пыль из воздухоочистителей удаляется отсосом (эжекцией), создаваемым энергией отработавших газов в диффузоре эжектора.

Необычна конструкция выпускной системы. В ней нет глушителя. Турбина нагнетателя поглощает часть энергии отработавших газов и тем самым снижает шум выхлопа.

Для облегчения пуска дизеля в холодную погоду КрАЗ—260 укомплектован эффективным предпусковым подогревателем и устройством «Термостарт».

Для дальнейшего повышения проходимости и наивыгоднейшего использования запаса мощности на машине применена совершенно новая трансмиссия, которая обеспечивает 16 передач для движения вперед и 4 передачи заднего хода. Основная четырехступенчатая коробка передач ЯМЗ—238 выполнена в блоке с двухступенчатым демультипликатором, имеющим пневматический привод переключения передач.

За коробкой передач смонтирована двухступенчатая раздаточная коробка (рис. 2) с электропневматическим устройством переключения ступеней, приводимым в действие нажатием клавиши на панели приборов. Через раздаточную коробку крутящий момент поступает на все три ведущих моста.

Для передачи вращения к задним ведущим мостам служит один карданный вал. При этом средний ведущий мост является проходным. В результате общее число карданных валов по сравнению с моделью КрАЗ—255Б1 сократилось до четырех. Шлицевые соединения этих валов сделаны герметичными.

От раздаточной коробки приводится также и расположенная под грузовой платформой лебедка с тяговым усилием 12 тс/120 кН и 50-метровым тросом.

Интересная особенность конструкции раздаточной коробки состоит в том, что привод к переднему мосту не отключается (все колеса постоянно остаются ведущими). Как показали научно-исследовательские работы, такое решение более рационально для автомобиля повышенной проходимости: при постоянном (неотключаемом) приводе колес общее сопротивление их качению и расход топлива являются наименьшими.

Чтобы исключить неравномерный износ ведущих мостов и снизить потери мощности (а следовательно, и расход топлива), в раздаточную коробку вмонтирован межосевой дифференциал. Он

Техническая характеристика
(в скобках — отличающиеся данные по КрАЗ—255Б1)

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: грузоподъемность — 9000 (7500) кг; снаряженная масса — 12 775 (11 950) кг; масса буксируемого прицепа: по дорогам всех видов — 10 000 кг, по дорогам с капитальным покрытием — 30 000 кг; колесная формула — 6×6; максимальная скорость — 80 (70) км/ч.

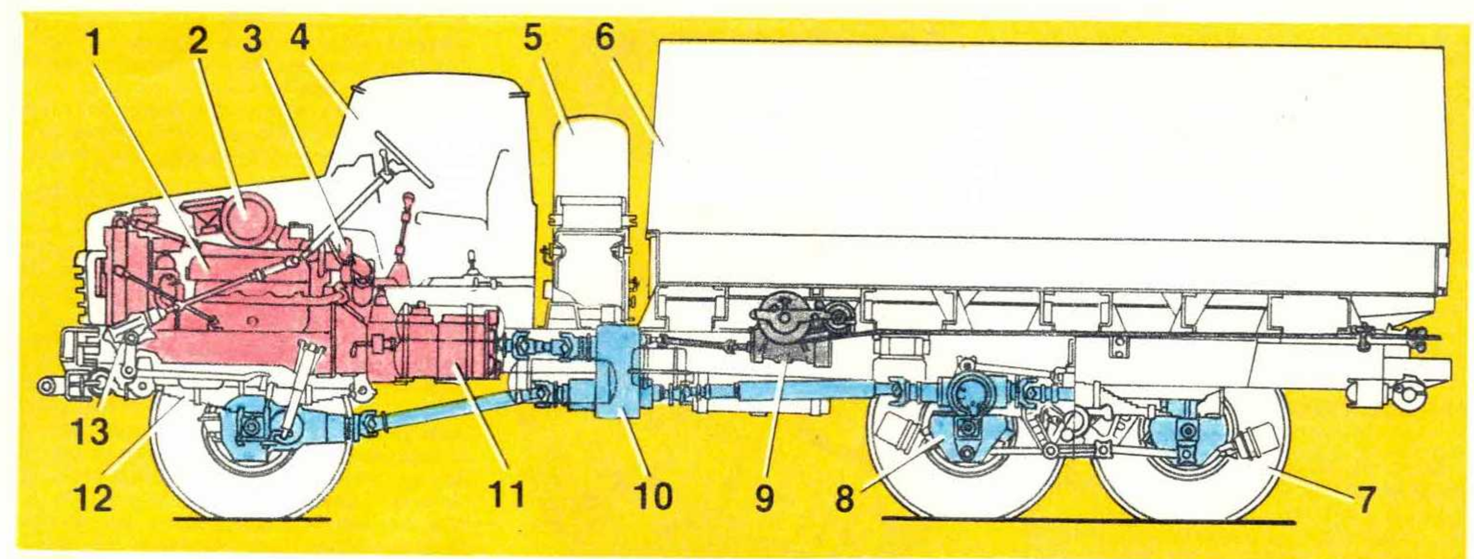
РАЗМЕРЫ: длина — 9030 (8645) мм; ширина — 2720 (2750) мм; высота (по кабине) — 2985 (2940) мм; погрузочная высота — 1560 (1650) мм; база: от передней оси до оси промежуточного моста — 4600 мм, у задней тележки — 1400 мм; колея всех мостов — 2160 мм; дорожный просвет — 370 (360) мм.

ДВИГАТЕЛЬ: тип — дизель; модель — ЯМЗ—238И (ЯМЗ—238); число цилиндров — 8; рабочий объем — 14 860 см³; мощность — 300 (240) л. с./220 (177) кВт при 2100 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: сцепление — сухое, двухдисковое с пневматическим приводом; число ступеней в коробке передач — 8 (5); раздаточная коробка — двухступенчатая с межосевым блокируемым дифференциалом; шарниры равных угловых скоростей в приводе передних колес — кулачкового типа; главная передача — двойная с коническими спиральными и цилиндрическими прямозубыми шестернями; передаточное число главной передачи — 8,17 (8,21).

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска передних колес — зависимая, на продольных рессорах и телескопических амортизаторах; подвеска задних колес — зависимая балансирная на продольных рессорах; шины — широкопрофильные размером 1300×530—533 мм.


КрАЗ—260.



распределяет крутящий момент между передним ведущим мостом и задней тележкой в отношении 1 : 2 (то есть является несимметричным — см. «За рулем», 1981, № 10) и может блокироваться (управление механизмом блокировки — электропневматическое). Межколесные дифференциалы в ведущих мостах задней тележки также имеют устройство для блокировки с электропневматическим приводом. В заблокированном положении межколесные дифференциалы находятся только при нажатой кнопке на панели приборов. Таким образом исключается вероятность перегрузок или поломок ведущих мостов по невнимательности водителя.

КрАЗ—260, как и КрАЗ—255Б1, оборудован централизованной системой регулирования воздуха в шинах. Управление вынесено на панель приборов.

Новая кабина КрАЗ—260 значительно улучшила условия труда водителя. Ее отличают более удобная посадка, эффективная система отопления и вентиляции, хорошая обзорность, регулируемые (по высоте, расстоянию до руля и углу наклона спинки) сиденья. Она, как и переднее оперение, унифицирована с аналогичным узлом новой грузовой модели КрАЗ—250 («За рулем» 1980, № 9). В рулевом управлении машины применен рулевой механизм МАЗ—5336 со встроенным гидравлическим усилителем.

Рабочая тормозная система — пневматическая с барабанными (диаметр 420 мм) колесными тормозами. Ее привод в целях повышения безопасности сделан двухконтурным: один обслуживает тормоза переднего и среднего мостов, другой (независимый) — заднего.

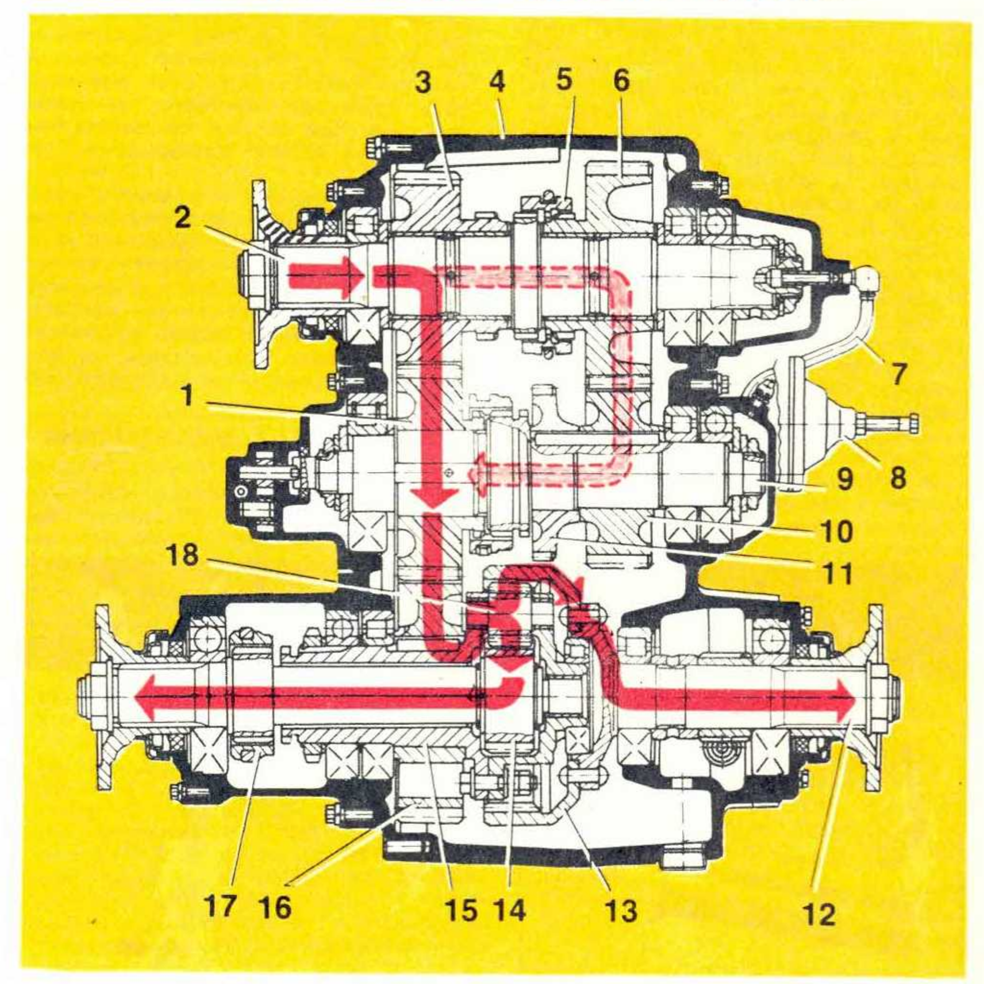
КрАЗ—260 прошел всесторонние испытания в различных климатических зонах Советского Союза. Они показали, что новая модель при движении на песчаных грунтах имеет по сравнению с КрАЗ—255Б1 преимущество в скорости на 11—14%. При движении же по снежной целине и по так называемым связанным грунтам с переувлажненным верхним слоем это преимущество еще значительнее — 23—24%. Результаты испытаний подтвердили правильность выбранных для КрАЗ—260 технических решений.

В. ТАБОЛИН,
главный конструктор КрАЗа
г. Кременчуг

Рис. 1. Компоновочная схема машины: 1 — дизель мощностью 300 л. с.; 2 — воздушные фильтры; 3 — установка турбонаддува; 4 — цельнометаллическая кабина; 5 — запасное колесо с подъемником; 6 — цельнометаллическая грузовая платформа с тентом; 7 — шины с централизованной системой регулирования давления воздуха; 8 — ведущий мост проходного типа; 9 — лебедка; 10 — раздаточная коробка; 11 — коробка передач; 12 — передняя рессорная подвеска с телескопическими амортизаторами; 13 — рулевой механизм с гидравлическим усилителем.

Рис. 2. Устройство раздаточной коробки: 1 — ведущая шестерня привода мостов; 2 — первичный (ведущий) вал; 3 — шестерня низшей передачи; 4 — картер раздаточной коробки; 5 — муфта включения передач; 6 — шестерня высшей передачи; 7 — подвод смазки к подшипникам первичного вала; 8 — пневмопривод переключения передач; 9 — промежуточный вал; 10 — ведомая шестерня промежуточного вала; 11 — шестерня отбора мощности на лебедку; 12 — вал привода задних ведущих мостов; 13 — коронная шестерня межосевого дифференциала; 14 — солнечная шестерня, объединенная с валом привода переднего ведущего моста; 15 — водило; 16 — ведомая шестерня привода мостов; 17 — муфта блокировки дифференциала; 18 — сателлит дифференциала.

Сплошными цветными линиями показан путь передачи крутящего момента к ведущим мостам на низшей передаче, пунктирными — на высшей.



У каждого мотоциклиста эти ощущения примерно одинаковы. Поначалу показалось, что муфта сцепления слегка забуксовала. Через день-два уже появляется уверенность: да, буксует, стоит только дать побольше «газ», как становится заметно отставание темпа разгона мотоцикла от роста оборотов двигателя. Совсем же явно этот дефект проявляется на крутом подъеме. Бывает и наоборот — сцепление полностью не выключается («ведет»), затрудняя включение передач. В чем же причина этих неисправностей?



РЕГУЛИРОВКА

Если ее делали наспех и при отпущенном рычаге диски не прижаты один к другому, — удивляться нечему. Нарушено непременное правило регулировки, особенно на мотоциклах без полуавтоматического выключения: при включенной муфте (внешний признак — отпущенный рычаг на руле) ничто не должно препятствовать плотному прижатию дисков. Когда муфта и ее привод исправны, то мешать этому может только сам рычаг, если он под действием троса утыкается в кронштейн с упором для оболочки. Следовательно, тут надо или «удлинять» трос (на некоторых мотоциклах конструкция позволяет это), или «укорачивать» его оболочку, что обычно проще, так как упор ее делают регулируемым. Последнее не надо понимать буквально: большинство конструкций муфт включает в себя специальные регулировочные винты, которые действуют на механизм так же, как и при простом изменении длины троса и оболочки. В любом случае важно, чтобы рычаг на руле в отпущенном состоянии обязательно имел ощутимый свободный ход (рис. 1). Некоторые мотоциклисты этого не любят: рычаг, дескать, болтается! Но иначе нельзя.

При правильной регулировке исправная муфта начинает включаться, когда рычаг отпущен на треть или половину его полного хода. Если это происходит позже, возможна пробуксовка при больших нагрузках. Когда у рычага вообще нет свободного хода, можете быть уверены, что часть усилия пружин в сцеплении бесполезно затрачивается на растяжение троса, а не на сжатие пакета дисков. Следовательно, в тяжелых дорожных условиях, где требуется максимум тягового усилия, муфта может подвести.

ТРОС

Когда мотоцикл стар и трос сцепления основательно поработал, полезно знать одну, не для всех очевидную вещь. Сам трос практически не растягивается, даже под действием всех пружин муфты. Иное дело — оболочка, особенно если она служит годы и многие тысячи километров: каркас — металлическая спираль под слоем пластмассы — становится хлипким, податливым, подобно обыкновенной пружине сжатия. Поэтому внимательно проследите за поведением оболочки при действии рычага. Если она ощутимо пружинит, сжимается, ее лучше заменить. Чем сильнее сжимается оболочка, тем короче полезный ход рычага.

С изношенной оболочкой троса очень трудно добиться нормальной работы сцепления. Если правильно отрегулируете привод — муфта сильно «ведет», не выключается при нажатом рычаге. Уменьшаете зазор, убираете его совсем, и тогда только муфта как будто начинает выключаться, но возникают опасения — не пробуксует ли?

ПОЛУАВТОМАТ ВЫКЛЮЧЕНИЯ

Некоторые мотоциклы (например, «ИЖ-Юпитер», ЯВА, ЧЗ) имеют еще устройства полуавтоматического выключения сцепления, работающие от педали переключения передач. Устройства простые, но тем не менее требуют внимания. Здесь надо следить за тем, чтобы между роликом и профилированной поверхностью кулачка обязательно был некоторый, пусть минимальный, зазор.

На «Юпитере» регулировку выполняют вслепую (при установленной правой крышке картера) с помощью винта, расположенного слева, в муфте. На ЯВЕ и ЧЗ — все видно. Тут регулировка с крышкой никак не связана. Кулачок имеет в средней части профиля углубление, соответствующее включенной муфте. Поэтому при нейтральном положении рычага переключения передач ролик должен быть в этом углублении кулачка, как показано на рис. 2, но не касаться его (оптимальный зазор — около 0,1 мм, максимум — 0,3 мм, не больше!). Если же зазора нет, значит муфта включена не полностью и будет буксовать; если он велик, муфта «ведет».

Важно помнить еще одно обстоятельство. У правильно налаженного механизма муфта включена при строго нейтральном положении рычага, плюс-минус небольшой угол вверх и вниз. Пружины, удерживающие рычаг в этом положении, иногда ломаются, и рычаг то и дело «зависает» в крайнем положении, что влечет за собой автоматическое выключение сцепления. Хотя этот дефект непосредственно к муфте не имеет отношения, учтите, что из-за него может сложиться неприятная ситуация: где-нибудь на крутом подъеме рычаг может неожиданно зависнуть, мотоцикл немедленно потеряет скорость, и его будет трудно удержать в руках.

Порядок наладки муфты на мотоциклах с полуавтоматическими устройствами прост — сначала регулируют собственно механизм (при освобожденном тросе), а потом уже трос, играющий тут вспомогательную роль.

ПРУЖИНЫ

Но как быть, если и после всех регулировок сцепление все-таки буксует (в последнее время это довольно часто отмечают владельцы мотоциклов ЯВА-634 и ЧЗ-472, где возросшая мощность двигателя не очень согласуется со старой конструкцией муфты). Отчего это может быть? Во-первых, из-за износа дисков. Раньше это обнаруживают любители «острой» езды — с рывками, резкими ускорениями, перегру-

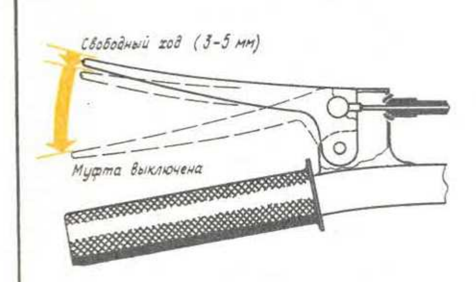


Рис. 1. Правильная регулировка рычага привода сцепления.

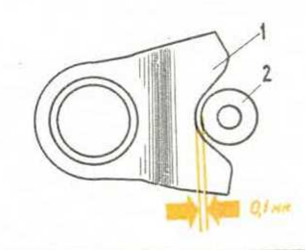


Рис. 2. Ролик (2) полуавтомата, выключающего сцепление, должен располагаться посредине профилированной поверхности кулачка (1), а зазор между ними должен быть минимальным.

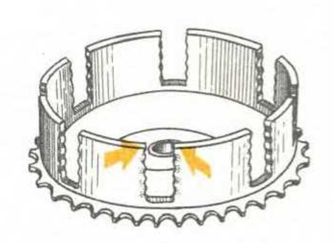


Рис. 3. Характерный износ кромок в пазах барабана сцепления.

жающими муфту. Разобрав механизм, сложите вместе пять ведомых (имеющих фрикционные накладки) дисков и замерьте толщину. Норма — 19—18 мм. Пакет дисков тоньше 15 мм можете, не сомневаясь, выбрасывать. Во-вторых, муфта сцепления плохо работает при ослабевших пружинах (длительная служба в условиях нагрузок и повышенных температур неизбежно сказывается). Сравните пружины с новыми — и почти наверняка обнаружится разница не только в их длине, но и в жесткости — старые и короче, и мягче. Но может случиться, что новых пружин под рукой нет, а ехать надо. Тут поступают так: под каждую пружину кладут дополнительную шайбу толщиной 1,5—2 мм (можно такую же, что поставлена там заводом). Тогда предварительная нагрузка на пружины заметно увеличится, диски будут сжаты большей силой. Практика показала, что эта мера позволяет временно обойтись без замены деталей муфты.

Хорошая конструкция муфты сцепления на ИЖах. Здесь есть возможность при помощи специальных гаек довольно плавно регулировать усилие каждой из пяти пружин сцепления в широких пределах. Такую муфту проще собрать или разобрать. Легче обеспечить и важное условие ее четкой работы — перпендикулярность нажимного диска к оси вращения муфты при ее выключении. На других мотоциклах этого добиться трудней, особенно при разной жесткости пружин.

МАСЛО

Иногда диски сцепления буксуют из-за загрязнения масла, образования на их рабочих поверхностях вязкого, липкого налета, препятствующего надежному контакту дисков между собой. Рецепт «лечения» тут ясен: промыть детали, заполнить механизм чистым маслом.

Свойства масла сильно влияют на качество работы муфты сцепления и связанной с ней коробки передач. Например, в холодное время года не следует применять слишком вязкое масло, скажем, МС-20. Сильно загустевая на морозе, оно как бы склеивает диски между собой, и пока масло не нагреется, муфта сильно «ведет». В то же время, стоит лишь дать побольше и порезче «газ», сцепление буксует — и все по той же причине: между дисками остается слой вязкого холодного масла. Правда, оно не даст дискам заметно изнашиваться, а уже через несколько минут движения масло нагреется и работа муфты нормализуется. Но плохо, что она нечетко выключается при пользовании передачами. Соединение деталей при включении коробки происходит с характерным треском, ударами, что и является главной причиной износа кромок торцевых кулачков и шлицевых отверстий шестерен (на старых ЯВАХ), вилок. Все это ведет к ускоренному разрушению коробки передач.

Зимой в полость моторной передачи лучше залить маловязкое масло (например, $М8Б_1$). Если же поездки редкие, а слить летнее масло жалко, то его вязкость перед пуском двигателя снижают, добавляя 150—200 $см^3$ бензина. Тогда и мотор пустить легче, да и муфте «приятнее». В движении масло нагреется, и бензин улетучится.

На некоторых мотоциклах даже летом диски сцепления за ночь так основательно склеиваются остывшим маслом, что после пуска двигателя при включении передачи происходит неприятный рывок, сопровождаемый скрежетом в муфте. В таких случаях перед поездкой надо, заглушив мотор и выжав сцепление, включить передачу и несколько метров прокатить мотоцикл, преодолевая сопротивление масла в муфте. Момент разъединения дисков заметить просто — мотоцикл сразу покатится легче.

ИЗНОС ДЕТАЛЕЙ

Иногда сцепление «ведет» и при идеальной регулировке, великолепном масле. Значит, дело в самом механизме. Например, могут быть погнуты или покороблены диски (тогда их, поверьте, лучше выбросить), перекошен нажимной диск от разной жесткости пружин, и диски цепляют один другой при выжатом сцеплении. Причиной дефекта может быть и сор в масле (например, частицы выкрошившейся пробки), заклинивающий диски. В старых, много поработавших муфтах бывают смяты, выработаны кромки барабана сцепления в местах контакта с выступами дисков, что наглядно показано на рис. 3. Под действием нормально передаваемых усилий диски западают в эти углубления, препятствуя полноценному выключению муфты. Она «ведет», несмотря на все старания ее отрегулировать.

Лечат эту болезнь либо обработкой кромок у барабана (на ЯВЕ или «Восходе» в отличие от ИЖей это сделать нетрудно), либо заменой деталей новыми.

Иногда сцепление «ведет» из-за того, что сильно изношен подшипник между ведущим и ведомым барабанами и в этом сочленении появился значительный радиальный люфт. Тогда при выключении муфты неизбежен перекос ведущего барабана, на который действует усилие моторной цепи, отчего диски соприкасаются краями.

СБОРКА

Неприятности могут произойти в моторной передаче, если гайка, крепящая ведомый барабан сцепления к левому концу первичного вала коробки передач, по недосмотру плотно не затянута или не законтрена. В этом случае под действием колебаний в моторной передаче гайка обязательно начнет отворачиваться. Водитель может (и должен, конечно) заметить, что из-за этого свободный ход рычага на руле растет прямо на глазах, а муфта «ведет» все больше. Быстро убедившись в исправности рычага, троса сцепления и прочих наружных деталей привода сцепления, опытный водитель непременно придет к выводу, что сама муфта не в порядке. Не откладывая дела на потом, надо вскрыть полость моторной передачи и устранить эту простую неисправность, не дожидаясь, пока муфта самопроизвольно «разберется». Тогда внутренний барабан вместе с начинкой, то есть с дисками, пружинами и отвернувшейся гайкой, выдвинется из наружного, насколько ему позволит крышка картера, и если не произойдет серьезной поломки, то это дело счастливого случая. Собирая муфту сцепления, гайку, крепящую барабан, надо затягивать и контрить, как говорят, на совесть.

УПРАВЛЕНИЕ

В конце напомним несколько важных правил обращения со сцеплением. Включать его надо быстро (примерно за полсекунды), но вы не должны ощущать рывка. Медленно тоже вредно, ибо до полного соединения дисков они буксуют, а значит, изнашиваются.

Постоянно следите за состоянием троса сцепления. Не забывайте вовремя смазать его. Трос должен обеспечивать четкую связь рычага на руле с нажимным диском муфты. На деле же нередко водитель прилагает к рычагу титанические усилия, отрывает наконечник высохшего в оболочке троса, а на муфту усилие почти не передается. Иногда он вообще ржавеет и так спекается с оболочкой, что остается одно — выбросить.

Смазывать трос лучше жидким маслом, особенно при холодной погоде, иначе он плохо движется в оболочке. Трос должен проходить от руля к муфте таким образом, чтобы он ни при каких условиях не натягивался, не сдавливался и не имел резких перегибов, но одновременно его длина должна быть как можно меньше. Чем длинней трос, тем больше в нем силы трения.

Еще одно правило. Во время движения не держите руку на рычаге сцепления, а если на мотоцикле есть полуавтомат выключения муфты, не держите ногу на рычаге переключения передач. Из-за этого быстрее изнашиваются диски и весь выжимной механизм — штоки, опорный шарик и т. д. Известны случаи, когда штоки сваривались от трения. Кстати, они находятся в сверлении первичного и вторичного валов коробки передач, куда при сборке надо закладывать смазку, иначе потом ей трудно проникнуть в оставшиеся щелевые зазоры. Если к этому добавляется неверная регулировка муфты или манера вождения, при которой сцепление частично выключено, то штоки от трения торцами могут нагреться до температуры плавления и сварки металла.

Никогда не используйте муфту в роли приспособления, помогающего преодолевать особо тяжелые участки дороги. Некоторые делают так: мотор не тянет, и вместо того, чтобы включить пониженную передачу, частично выжимают муфту. Она начинает пробуксовывать, зато мотор выходит на повышенные обороты, поднимая мощность. Действительно, так можно раз-другой взять трудный подъем, но хватит ли муфты на третий?

Помните, что муфта сцепления — элемент мотоцикла, рассчитанный на кратковременную работу, предназначенный только для плавного начала движения и мягкого переключения передач.

Э. КОНОП,
инженер
Рисунки автора





Фото В. Князева и В. Воронцова



ДЕНЬ ОТКРЫТИЙ

Итак — в пятый раз сильнейшие автогонщики страны встретились в турнире на призы журнала. За эти годы многое в нем — принцип организации, призы, формула розыгрыша — стало традиционным. Но сегодня хочется начать с иной, неформальной традиции — традиции поиска.

Именно поиск — новых резервов зрелищности, новых возможностей техники, новых звезд автоспорта — с самого начала обусловил популярность этих соревнований. Поиск не раз приносил нам в «гонках звезд» счастливые открытия. Но, пожалуй, нынешняя встреча была ими богаче предыдущих.

И первым открытием надо назвать новый трек. К «переезду» с московского ипподрома были веские причины: его обжитые трибуны на 5—6 тысяч человек давно не могли вместить всех желающих. Да и устроены они так, что позволяют видеть лишь небольшой участок трассы.

Новую трассу гонок московский городской спортивно-технический автомотоклуб ДОСААФ проложил на стадионе олимпийского комплекса в Измайлово (ныне он принадлежит Государственному центральному ордена Ленина институту физической культуры). С просторной трибуны, подковой охватывающей поворот, могут наблюдать за гонкой на всем ее протяжении 25—30 тысяч зрителей! Правда, возникли и свои сложности: значительно более короткая, чем на ипподроме, дорожка (около 850 метров против 1800) не позволяла развивать привычных скоростей. Не лишится ли гонка столь привлекающей всех динамичности? Сомнения вновь побудили к поиску. И выход был найден: автомобили «обули» в шины модели М-177 производства московского шинного завода с «зимним» рисунком протектора и одинаковыми шипами противоскольжения «Айрам-Комета» — дочернего предприятия известной финской фирмы «Нокиа». Так состоялось еще одно открытие — новых возможностей машин с шипованными покрышками.

И, наконец, третье — открытие новой звезды. Его ждали: рядом с маститыми старт на «сборах звезд» всегда принимали те, в ком видели черты таланта. Вспомним: соревнования на призы «За рулем» подарили зрителям во всем блеске спортивные качества Грайфа, Сажина, Васильева, Антропова... Забегая вперед, скажем: открытием «Гонки звезд — 82» стал Владислав Штыков из Ижевска.

А теперь — о событиях того февральского дня. В нынешнем году призы «За рулем» разыгрывались не до, а после крупнейших соревнований сезона, которые подвели спортсменов к пику формы. Организаторы же получили воз-



Н. Больших (1-е место).



С. Васильев (2-е место).



В. Гольцов (3-е место)

на призы За рулем

СПОРТ•СПОРТ•СПОРТ

можность лучше судить о достоинствах каждого из кандидатов. И потому состав участников подобрался чрезвычайно сильный и ровный.

Первый заезд. Заявку на лидерство делает Николай Больших, уверенно выиграв у прошлогоднего победителя А. Грайфа. Во втором заезде стартуют сразу три ижевца: В. Гольцов, В. Штыков и снова А. Грайф. И вот — первая сенсация: вперед уходит дебютант соревнований Владислав Штыков! В отличной, настоящей «ижевской» манере он очерчивает четыре круга, вызывая восхищение зрителей: еще бы — победа над самим Гольцовым, только что в четвертый раз ставшим чемпионом страны на треке.

В третьем заезде вновь на дорожку выходит Н. Больших. Теперь все ждут дуэли между ним и тольяттинцем В. Сажиным, победителем гонки 1980 года. Но Сажин лишь второй: побеждает, захватив лидерство со старта, москвич Е. Молчанов — гонщик из числа тех, кто, как говорится, не дает о себе забывать. А Больших — лишь четвертый: потеряно сразу три очка. Пока болельщики обсуждают такой поворот событий, на старте вновь Гольцов и Штыков. На этот раз дуэль между ижевцами еще напряженнее. Вначале лидирует Штыков, и, лишь мобилизовав все свое мастерство, Гольцов буквально вырывает у него победу. Выложившись в этом заезде, Гольцов в следующем терпит неудачу, финишируя четвертым, а побеждает здесь впервые вступивший в спор москвич В. Глушков. В шестом заезде начинает выступления С. Васильев (Тольятти) и выигрывает у Глушкова, в седьмом первенствует П. Михейкин...

Семь заездов — семь разных победителей и нет явного лидера, такого, пожалуй, не припомнишь! Только в восьмом свой второй успех празднует Больших. А впереди еще половина гонок. Она вместила в себя очень многое: неудачи фаворитов — Сажина, Грайфа, Глушкова; отчаянные попытки пробиться наверх московского автозаводца Ю. Черникова; эффектную (но, увы, единственную) победу ветерана автоспорта Ивана Астафьева (Москва) над Штыковым в предпоследнем заезде. Виртуозная езда и досадные срывы, трезвый расчет и неукротимая горячность соседствовали на трассе, создавая неповторимую атмосферу прекрасного зрелища.

А судьбу призов, всех трех! (напомним: как всегда, это были шины производства опытного завода НИИШПа) — впервые пришлось решать в дополнительных заездах. В главном встретились Васильев и Больших, набравшие по 25 очков. Васильев, ровно проведя все заезды, энергично боролся и в этом, но выиграл Больших, показав настоящий спортивный характер. В другом дополнительном заезде победил Гольцов и стал обладателем третьего приза. А Штыков остался четвертым.

Ярким было и обрамление гонок: показательные выступления мотоциклистов в эстафете — новом виде соревнований, которые могут стать массовыми, картингистов, авиамоделистов превратили состязания в настоящий праздник технического спорта, праздник патриотического оборонного Общества. А число следивших за ним зрителей — более 25 тысяч — превзошло самые смелые ожидания. Прибавим сюда тех, кому довелось увидеть телерепортаж с «Гонки звезд» — и мы вправе говорить о новых рубежах популярности не только турнира на призы «За рулем», но и всего нашего автоспорта. И в этом большая заслуга устроителей, тесно сотрудничавших с редакцией, — московского городского комитета ДОСААФ и его спортивно-технического автомотоклуба, вложивших в организацию популярнейших гонок много энергии и изобретательности.

М. ДЕМИДОВ

Редакция «За рулем» выражает большую благодарность всем организациям, оказавшим помощь и содействие в проведении пятой «Гонки звезд»: Первомайскому райисполкому г. Москвы, научно-исследовательскому институту шинной промышленности, московскому шинному заводу, автозаводу имени Ленинского комсомола, транспортному управлению ВАЗа, работникам стадиона ГЦОЛИФК.

На первом этапе розыгрыша Кубка дружбы социалистических стран по авто控ралли три призовых места в личном зачете заняли советские экипажи. Среди команд лучший результат у раллистов ЧССР, СССР и ПНР



ОДНА „ЗИМА“ СМЕНИТЬ ДРУГУЮ...

Не успели утихнуть страсти после авторалли «Русская зима—81» («За рулем», 1982, № 3), как Москва уже принимала спортсменов, приехавших на «Русскую зиму — 82». В нынешнем году эти соревнования открывали семиэтапный марафон на Кубок дружбы социалистических стран.

Проанализировав относительную неудачу на последнем этапе прошлогоднего розыгрыша Кубка, тренеры советской сборной внесли коррективы в подготовку гонщиков. На учебно-тренировочный сбор было приглашено сразу 12 экипажей, а потом нелегко оказалось определить пять лучших, которым доверялось защищать честь сборной СССР,— почти все продемонстрировали свою отличную готовность. В сборную вошли В. Соотс — Т. Путмакер, В. Гольцов — С. Штин, Н. Больших — И. Больших, Н. Елизаров — С. Гогунов, Х. Оху — Т. Диенер. Остальные выступали в личном зачете. Сборные команды наших друзей-соперников тоже прибыли в самых боевых составах и были настроены очень решительно.

Спортсменам предстояло преодолеть трассу длиной 718 километров по дорогам столицы, Московской и Ярославской областей, из них более 100 километров приходилось на 17 дополнительных скоростных участков.

Как и в предыдущих розыгрышах Кубка, спор за командную победу вели в основном советские и чехословацкие экипажи. Наши ребята бросили соперникам вызов, выиграв кольцевую ипподромную гонку — первое скоростное соревнование и опередив здесь сборную команду ЧССР на 23 секунды. На следующих «допах» они неуклонно увеличивали отрыв, доведя его к шестому участку до 234 секунд. Однако после шестого «допа» из-за неисправности автомобиля сошел тольяттинский экипаж Н. Елизарова. Это осложнило положение нашей сборной, хотя еще, казалось, и не предвещало беды: ведь в зачет команде идет результат трех лучших экипажей. Тем не менее нам стало не хватать «быстрых» секунд вазовцев. Отрыв от преследователей стал медленно сокращаться, да вдобавок начались неполадки с двигателем «Жигулей» у эстонского дуэта В. Соотс — Т. Путмакер. И сразу же новая беда — вышел из строя редуктор на автомобиле братьев Больших. Эстонцам пришлось сбросить скорость и ехать, как говорят раллисты, на «доход», а москвичам механики заменили один за другим подряд три редуктора; к сожалению, это не помогло, и после 15-го «допа» братья Больших вынуждены были прекратить гонку.

Теперь в нашей сборной осталось только три зачетных экипажа, и сборная ЧССР вырвалась вперед. На последних двух скоростных участках советские спортсмены делали отчаянные попытки вернуть лидирующее положение, но тщетно. С преимуществом в 30 секунд командную победу завоевала сборная ЧССР, выступавшая ровно и сильно. В команде был ярко выраженный лидер — пара С. Квайзар — Я. Соукуп, их поддерживали очень стабильные экипажи В. Кржечека и В. Пеха, которые, кстати, закончили гонку с одинаковым временем.

А в личном зачете сильнейшим стал наш экипаж В. Ыунпуу — А. Тимуск из Эстонии. Выступая под номером 1, он очень правильно спланировал гонку и, уверенно выиграв четыре последних «допа», буквально вырвал победу у ижевцев В. Гольцова — С. Штина и одесситов В. Московских — А. Казимирова, которые заняли соответственно второе и третье места. Но и такое в авторалли случается, когда все призовые строчки в итоговом протоколе у спортсменов одной страны, а их товарищи по национальной сборной, увы, не победители. Абсолютный успех наших личников еще раз подтвердил высокий класс большой группы советских раллистов, которым по плечу самые сложные соревнования, в том числе и международные.

Хочется еще отметить обладателя приза журнала «За рулем» за победу в интереснейшей гонке по заснеженной трассе тушинского аэродрома ДОСААФ экипаж В. Сажин — Е. Глоба из Тольятти. Он выигрывал один «доп» за другим, и только досадная поломка автомобиля на четырнадцатом скоростном участке прервала это блистательное выступление.

Вообще, с сожалением приходится констатировать, что из 12 экипажей, участвовавших в учебно-тренировочном сборе, пять сошли по причине неисправностей автомобилей и еще несколько испытывали значительные технические трудности. Видимо, этот факт должен стать предметом серьезного обсуждения в Федерации автоспорта СССР и Центральном автомотоклубе ДОСААФ.

Итак, стартовал Кубок дружбы по авторалли. Впереди еще шесть этапов, и у нашей сборной есть все возможности отстоять почетный трофей.

Л. ЮРЬЕВ

РЕЗУЛЬТАТЫ I ЭТАПА КУБКА ДРУЖБЫ. Личный (абсолютный) зачет: 1. В. Ыунпуу — А. Тимуск, ВАЗ—21011—1600 см³; 2. В. Гольцов — С. Штин, «Москвич — 412-ИЖ»; 3. В. Московских — А. Казимиров, ВАЗ—21011 — 1600 см³; 4. Э. Райде — Г. Валдек, ВАЗ—21011—1600 см³ (все — СССР); 5. С. Квайзар — Я. Соукуп, «Шкода-130РС»; 6. В. Кржечек — Б. Мотал, «Шкода-130РС» (все — ЧССР).

Национальный зачет: 1. ЧССР; 2. СССР; 3. ПНР. **Клубный зачет:** 1. ЦАМК ЧССР; 2. Автоклуб «Варшава» (ПНР); 3. Автоклуб «Волан» (ВНР). **Заводской зачет:** 1. «Шкода» (ЧССР); 2. ВАЗ-2 (СССР); 3. АЗЛК (СССР).





ИЗ ГОДА В ГОД

Вот уже и скоро лето. Для многих из нас это начало нового автомобильного сезона, к которому надо, естественно, тщательно подготовиться. Автомобили покидают зимние квартиры, следует привести в порядок их внешний вид, заново опробовать и отладить, а затем, как положено, представить на технический осмотр в Госавтоинспекцию. Дело это ответственное и хлопотное для обеих сторон. В нынешнем году, например, будут держать такой экзамен уже 24 миллиона транспортных средств, находящихся в личном пользовании, из них 9 миллионов автомобилей. Чтобы протекал он без недоразумений, мы попросили ответить на некоторые наиболее часто встречающиеся в письмах наших читателей вопросы заместителя начальника Главного управления ГАИ МВД СССР Сергея Никоновича ЗАЙЧИКОВА.

Начнем, как говорится, от печки. Хотелось бы уточнить: порядок технического осмотра и требования к транспортным средствам едины для всей страны или работники ГАИ отдельных регионов могут устанавливать свои, обусловленные, например, какими-то специфическими особенностями данного края, области или республики! Другими словами, как спрашивает А. Ганкин из Ленинграда, какими документами должны руководствоваться работники ГАИ при проведении технического осмотра!

Основой ежегодной работы по проверке исправности транспортных средств, в том числе и индивидуальных, и улучшению их технического состояния, являются «Правила проведения государственных периодических технических осмотров автомобилей, мотоциклов и прицепов». Они согласованы с Советами Министров союзных республик, заинтересованными министерствами и ведомствами и утверждены приказом министра внутренних дел СССР от 18 января 1974 года. Этим документом определяется сам порядок технического осмотра, его сроки, требования к состоянию транспортных средств, представляемые документы.

В пункте 12 названных Правил четко сказано, что исправным считается полностью укомплектованное транспортное средство, имеющее удовлетворительный внешний вид, техническое состояние которого соответствует требованиям Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта и инструкций заводов-изготовителей. Транспортное средство, не отвечающее хотя бы одному требованию, считается неисправным. Обязательность следовать последним двум документам оговорена и в самих Правилах дорожного движения в главе 27, где изложены все параметры, которым должен соответствовать автомобиль, предъявляемый на техосмотр.

Все документы, которые я упоминал, являются общесоюзными, действуют на всей территории страны, и никакие изменения или дополнения в них не могут вноситься иначе, как в порядке, предусмотренном действующим законодательством.

МВД СССР периодически направляет на места соответствующие директивы, используя средства массовой информации, проводит широкую разъяснительную работу среди владельцев индивидуального транспорта. Все меры Госавтоинспекции по своевременной постановке на учет и полному охвату техническим осмотром легковых автомобилей осуществляются в интересах граждан и направлены к тому же на предотвращение, выявление фактов хищения автотранспорта.

В связи с этим, учитывая, что в ряде регионов не все владельцы регулярно представляют свои автомобили на осмотр, в 1980 году было обращено внимание Госавтоинспекции на повышение эффективности работы в этом направлении.

В последние годы активно развивался автосервис, услугами которого сегодня пользуются многие автомобилисты, в частности и при прохождении техосмотра. Но, как видно из писем читателей, у ГАИ в этом вопросе в некоторых городах страны нет единообразия. Вот, например, читательница Т. Романько пишет, что в Кировабаде «требуют в обязательном порядке справку о прохождении технического обслуживания на СТО, без чего не допускают к техосмотру». А В. Беляев из Мурманска сообщает, что у них, наоборот, не имеет значения для работников ГАИ — есть у тебя справка со СТО о том, что автомобиль технически исправен, или нет, — они обязывают предъявлять машину для осмотра в общем порядке ежегодно.

Вряд ли сейчас требуются доказательства взаимной (для владельцев собственных автомобилей и Госавтоинспекции) выгоды в проведении ежегодных осмотров на станциях технического обслуживания. Если на них хорошо поставлена работа по проверке узлов и агрегатов автомобилей в отношении соответствия их требованиям безопасности, кто же откажется «просветить» свой автомобиль на современном диагностическом оборудовании. Не случайно в 1981 году около 800 тысяч индивидуальных автомобилей прошли техосмотр на СТО — это в 3,2 раза больше, чем в 1977 году.

Правила проведения технических осмотров предусматривают, что по согласованию с Советами Министров союзных республик и министерством автомобильной промышленности к участию в этих ежегодных проверках автомобилей, мотоциклов и прицепов, принадлежащих гражданам, привлекаются отдельные станции технического обслуживания, оснащенные современным контрольно-диагностическим оборудованием. Их перечень определяется Госавтоинспекцией соответствующего региона совместно с республиканскими, кра-

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ГДР. Статистика ДТП не ухудшилась после принятого в стране решения о допуске к управлению моторными транспортными средствами людей с пониженным слухом. Оказалось, что по вине таких водителей происходит одно дорожно-транспортное происшествие на каждые 750 000 километров пробега, что значительно меньше среднего показателя по стране.

РУМЫНИЯ. Для покрытия автомобильных дорог здесь создана специальная битумная смесь, на которой не образуется ледяная корка. Химические элементы, составляющие эту смесь, вступают в реакцию с влагой, выпадающей на дорогу, и разлагают ее. В результате гололеда не бывает.

АВСТРИЯ. Центральное статистическое управление страны опубликовало данные о результатах сдачи экзаменов на право управления автомобилем. Из них следует, что с первого раза успех сопутствует лишь каждому второму претенденту.

АВСТРИЯ. Есть повод еще раз предостеречь водителей от беспечности и напомнить им в связи с этим древнеримскую поговорку «Случай делает человека вором», пишет газета «Фольксштимме». Выборочные проверки, проведенные в

На московской диагностической станции ГАИ.

Фото В. Князева

евыми и областными организациями, в ведении которых находятся такие станции. При этом осмотр индивидуальных транспортных средств на станциях технического обслуживания проводится исключительно по желанию владельца машины. Никакими нормами не предусмотрено прохождение обязательного обслуживания на СТО перед техосмотром.

Участие станций в осмотре заключается в проверке технического состояния транспортных средств согласно действующему порядку, выполнении с согласия их владельцев необходимого ремонта и обслуживания и в выдаче на исправные машины справок установленной формы. При этом на станции обязательно должны проверить соответствие марки и модели транспортного средства, номерных знаков, заводских номеров кузова, двигателя и шасси (рамы) тем, что указаны в техническом паспорте. Все это и отражается в справке для ГАИ. Если выявляются какие-либо расхождения в указанных данных, то такие транспортные средства должны быть обязательно представлены на осмотр в Госавтоинспекцию, а станция в этом случае справку, естественно, не выдает.

Ну а если все в порядке, что же дальше? Надлежащим образом оформленная справка о прохождении осмотра на СТО предъявляется в Госавтоинспекцию вместе с водительскими документами, техническим паспортом транспортного средства, квитанциями об уплате сбора за осмотр и годового налога, взимаемого с владельцев индивидуальных транспортных средств, а кроме того, следует представлять справку о прохождении медицинского переосвидетельствования. На основании всех этих документов в регистрационных карточках и в техническом паспорте ставится отметка о прохождении техосмотра, а владельцу машины выдается соответствующий талон. Все это делается без предъявления транспортного средства. Однако надо иметь в виду, что на автомобилях, осмотр которых из года в год проводится на СТО, Госавтоинспекция время от времени должна сама проверять соответствие номеров двигателя, шасси (рамы) и кузова тем, что указаны в регистрационной карточке. Поэтому раз в два года только для сверки номеров автомобиль надо предъявлять в ГАИ даже при наличии справки СТО.

У нас есть сигналы, что в некоторых местах как условие технического осмотра ставят членство в ДОАМ, договор страхования и т. п. Редакция уже выступала по этому поводу (фельетон «Чтоб голова не болела») и получила немало ответов с мест, в которых критика признавалась правильной. Однако письма на эту тему продолжают приходить. Вот, к примеру, что сообщает В. Коваль из Винницкой области: «У нас проводится годовой технический осмотр личного автомототранспорта и обязательно присутствует агент Госстраха. И вот вошло в «закон», пока не застрахуешь жизнь и машину, автоинспекция не делает отметки в техпаспорте. Разве это так нужно!» Что вы скажете по этому поводу!

Мы ведем речь о техническом осмотре автомобилей, мотоциклов и прицепов. Отсюда логически вытекает, что и требования могут быть связаны лишь с их техническим состоянием, вопросами регистрации, как это и предусмотрено в Правилах, где в пункте 9 конкретно указаны те документы, которые обязан предъявить владелец транспортного средства при прохождении осмотра. О них я уже упоминал. Если транспортное средство предъявляется на технический осмотр лицом, имеющим доверенность владельца, оформленную в установленном порядке, то работникам ГАИ предъявляется и она вместе с вышеназванными документами. Хочу обратить внимание на необходимость ставить транспортные средства, которыми пользуются по доверенности или на которых прибыли в командировку более чем на два месяца, на временный учет в ГАИ. Дело в том, что ГАИ должна знать о таких автомобилях, чтобы, в случае угона, принимать оперативные меры по их розыску и возвращению владельцам.

Что же касается членства в ДОАМ или вопросов страхования, то все это никоим образом не следует увязывать с проведением технического осмотра. Не говоря уже о том, что в принципе принуждать каким-либо образом автолюбителя к сотрудничеству, если так можно в данном случае выразиться, с организацией, которая в самом своем названии определяется как добровольная, неправильно. Привлекать людей надо эффективной работой, отвечающей их интересам, а не такими странными методами, как пишет товарищ Коваль. Другое дело, мы совсем не против того, когда в местах проведения технического осмотра присутствуют работники добровольных обществ автомотолюбителей и Госстраха и проводят среди владельцев транспортных средств разъяснительную, пропагандистскую работу. Польза ее не вызывает сомнений.

МВД СССР со своей стороны принимает своевременные меры к недопущению необоснованных требований со стороны работников Государственной автомобильной инспекции при проведении техосмотров. Это в полной мере касается и представления различного рода справок, не предусмотренных действующими Правилами. Так, в прошлом году мы предложили руководителям органов внутренних дел принять необходимые меры к сокращению до минимума потерь времени гражданами при проведении технических осмотров, не допускать требования от них различного рода справок, не предусмотренных приказом МВД СССР «Об утверждении Правил проведения государственных периодических технических осмотров автомобилей, мотоциклов и прицепов». Это разъяснение в первую очередь относится к таким совершенно неправомерным действиям, как выборочная проверка знания Правил движения у автолюбителей при прохождении технического осмотра. Или требование представить справку о прохождении ежегодного техминимума по Правилам в обществе автомотолюбителей.

В сегодняшнем разговоре мы практически не затрагивали вопросов о совершенствовании самого технического осмотра транспортных средств. В рамках одного журнального материала сложно охватить все, и мы хотели бы говорить на эту тему отдельно, но, может быть, вы коснетесь ее в общих чертах!

В Главное управление ГАИ МВД СССР по этим вопросам приходит немало писем, и мы сознаем, что еще не все достаточно четко регламентировано и в самих требованиях, и в порядке проведения осмотра транспортных средств. В этом направлении ведется постоянная работа. Сейчас Госавтоинспекцией совместно с ВНИИБД подготовлено «Наставление по техническому надзору Государственной автомобильной инспекции», в которое специальным разделом включены новые «Правила проведения государственных периодических технических осмотров автомобилей, мотоциклов и прицепов». Этот документ уже утвержден МВД СССР и с нового года будет введен в действие.

Руководителям органов внутренних дел поручено с помощью печати, радио, телевидения разъяснить работникам автомобильного транспорта, станций технического обслуживания и владельцам индивидуальных автомототранспортных средств новый порядок проведения технических осмотров. Мы надеемся, что и редакция журнала «За рулем», как она это делала в связи с введением Правил дорожного движения, опубликует новые Правила технических осмотров и комментарий к ним.

От имени читателей вопросы задавал В. ПАНЯРСКИЙ

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

городе и земле Зальцбург в мае — июне 1981 года, показали, что более 2200 автомобилей, стоящих без владельцев, были не заперты на замок.

США. Недавно проведенные здесь исследования показали, что в крупных городах примерно каждый пятый литр бензина водители тратят на поиски свободного места для паркования автомобиля.

ФРАНЦИЯ. При ДТП ежегодно в городах гибнут 2000 человек и около 250 тысяч получают травмы и ранения. Среди необходимых мероприятий по повышению безопасности движения предлагается создать во всех городах особые группы специалистов из сотрудников муниципальных технических служб и полиции, которые будут руководить всеми мероприятиями по сокращению ДТП.

ШВЕЦИЯ. По данным статистики, 97 процентов всех несчастных случаев с велосипедистами происходит из-за нарушения ими правил движения. В основном из-за того, что они выезжают за пределы специально отведенных для них дорожек. Полиция рекомендует велосипедистам использовать защитные шлемы.



Дорожные знаки — очень точный и действенный инструмент регулирования движения. Эти цветные треугольники, прямоугольники, круги с символами или надписями — универсальный международный язык водителя и автоинспектора. Язык, в котором есть «слова» буквально на все случаи автомобильной жизни.

Но пользоваться ими надо умело. Иначе вместо четкого, понятного указания или разъяснения водитель получает загадку, решать которую должен на ходу, за считанные секунды.

Вот тому пример. На мосту к Петропавловской крепости в Ленинграде вас встречают знаки 3.11 «Ограничение массы» и 3.1 «Въезд запрещен». Но ведь «кирпич», как известно, запрещает въезд всех транспортных средств, кроме общественного транспорта, движущегося по установленным маршрутам. Надо полагать, здесь должен был стоять знак 3.2 «Движение запрещено», который исключает проезд транзитного транспорта, но разрешает доставку грузов или пассажиров в обозначенную зону. Что, очевидно, и имели в виду те, кто установил эти знаки.



Другой пример. В каком-то уменьшенном варианте знак 4.1.3 «Движение налево» под дополнительной секцией светофора на одном из перекрестков в Таллине. Как его понимать? Как принадлежность светофора! Обозначение места поворота! Или как указание на то, что на стрелку можно двигаться только налево! Но тогда надо было применить знак 5.8.1 «Направления движения по полосам» или, что менее предпочтительно, 3.19 «Разворот запрещен». И не было бы загадок.

Давайте же говорить на языке дорожных знаков так, чтобы всем было понятно.



ДОРОГА НА ВСЕХ ОДНА

Разговор на злободневную тему

О таких авариях иногда говорят — загадочные. На свободной прямой дороге, при отличной видимости столкнулись «Жигули» и «Москвич». Водители, увы, погибли. Пассажиров, к счастью, не было. Экспертиза установила абсолютную трезвость погибших и полную исправность машин до столкновения. Как ни бились следователи, найти причину аварии не удалось, и дело было закрыто из-за невозможности установления обстоятельств, предшествовавших происшествию.

Между тем в ходе расследования обнаружилось немало моментов, наводящих на некоторые размышления. Из расспросов людей, знавших водителей, выяснилось, что один из них был человеком с большой амбицией, упрямым, болезненно самолюбивым, любил показать свой нрав на дороге, злился, когда его обгоняли, мог устроить «соревнование» с обгоняющим, не заботясь о безопасности. Второй в обыденной жизни, так сказать «в пешеходном варианте», характеризовался как аккуратный, исполнительный, скромный, даже застенчивый человек. За рулем же преображался: становился дерзким, неуступчивым, азартным.

Конечно, все это не снимало завесы со странной аварии. Но если в размышления о ней ввести еще и некую поправку на «автомобильный характер», получился бы, пожалуй, некоторый итог. Характер этот не арифметическая сумма двух слагаемых — особенностей автомобиля и индивидуальных черт человека, а нечто третье, совершенно особое, над чем мы все, к сожалению, редко пока задумываемся.

У любого сошедшего с конвейера автомобиля есть техническая характеристика — максимальная скорость, колесная формула, радиус поворота и тому подобное. В руках же водителя автомобиль обретает и характер. И тут все не просто. У некоторых из нас, когда мы садимся за руль, почему-то заметно меняются привычки. Подчинив скорость, научившись управлять машиной, мы порой неузнаваемо преображаемся, ощутив свое возросшее могущество. Просыпаются дремавшие дотоле склонности. И вот уже тихий, уравновешенный бухгалтер восторженно мчит по ночному шоссе на пределе скорости и распевает во все горло арию Мефистофеля, аккомпанируя себе звуковым сигналом. Такая раскованность чувств уже таит в себе угрозу.

Скорость пьянит порой не меньше вина. И следовало бы устанавливать ее влияние на разных людей, прежде чем разрешать им садиться за руль. Вполне возможно, что при таком подходе кое-кому вообще было бы запрещено управлять автомобилем. И от этого, вероятно, только выиграла бы безопасность движения.

Да, непростая это штука — автомобильный характер.

Вот по середине дороги прет, иначе и не скажешь, КамАЗ с прицепом. Водитель ни на кого не обращает внимания, словно один на шоссе. Встречные «легковые букашки» буквально шарахаются от него на обочину. Обгонять его решается далеко не каждый — слишком велик риск. И вот уже сзади тянется целая вереница автомобилей. Никакие сигналы не помогают...

Другая ситуация. Смеркается, зажгли фары. Кажется, чего проще — при встрече переключить дальний свет на ближний. Но нет-нет да и попадется водитель, пренебрегающий этой своей обязанностью. Чаще всего он едет либо на новых «Жигулях», либо на современном автобусе, чьи фары светят сильнее...

Летним утром, часа в четыре во дворе, окруженном многоэтажными домами, сначала долго гудит на разных режимах прогреваемый мотор «Запорожца», потом раздается звуковой сигнал. Кто-то собрался по грибы или на рыбалку. А просыпаются все...

Подобных случаев, когда водители ведут себя в разных обстоятельствах одинаково неуважительно, можно было бы привести сколько угодно. И вряд ли виной тут незнание Правил дорожного движения. Дело в отношении к их соблюдению. Здесь-то как раз и проявляется различие в поведении комплексов «человек—машина», в этом и сказывается различие характеров.

В автошколах у нас в основном неплохо учат приемам вождения. А вот с воспитанием культуры вождения, с морально-этической подготовкой мы что-то недорабатываем. Между тем водительский характер, как голос у певца, может и должен быть поставлен.

Автомобиль — прекрасный помощник человеку в его повседневных делах. Он способен даже помочь изменить характер: изжить нетерпеливость, стать сдержаннее, тактичнее, осмотрительнее, уважительнее, обрести внимательность, твердость, решительность. Но может выявить в человеке и все худшее, что до поры до времени было скрыто.

Частный совет — задержитесь ровно на одну минуту перед выездом из гаража и подумайте о том, что в дороге вам встретятся не только автомобили разных марок, но и разные «автомобильные характеры». Как они поведут себя в той или иной ситуации, а главное — как отреагируете на их действия лично вы? Если у вас нет ответа на этот вопрос, лучше выключите зажигание.

Ю. СОЛЯНИКОВ,
журналист

г. Калуга





ДНЕМ ИЛИ НОЧЬЮ?

Наступает время летних отпусков, когда многие автолюбители отправятся на своих машинах к морским побережьям, в горы или другие, привлекающие туристов места, которыми так богата наша Родина. Иногда их маршрут будет довольно короток, и тогда не имеет особого значения, на какое время суток придется эта поездка. Но огромна наша страна, и часто отпускники собираются далеко — за многие сотни, а то и тысячи километров. Путешествие в этом случае будет длительным, и естественно желание по возможности сократить время поездки, иметь достаточно высокую скорость движения, наименьший расход горючего.

В какое же время суток лучше отправляться на автомобиле в дальнюю дорогу? Днем или ночью? На этот вопрос не все отвечают однозначно. Одни предпочитают темное время, мол, дорога меньше загружена, доедешь быстрее. Другие выбирают день, чтобы видеть не одно полотно дороги перед глазами, но и любоваться пейзажем, знакомиться с городами и достопримечательностями на пути.

Конечно, чем больше загружена дорога, тем дольше путь, а расход горючего выше. Статистика утверждает, что наибольшее количество машин на дороге между 8 и 11, 15 и 19 часами, а наименьшее — между 24 и 4 часами. По этим данным, поездка в ночное время может проходить с большей скоростью и равномерностью, а значит быть более экономичной, чем днем. Но стоит ли игра свеч, если принять во внимание интересы безопасности движения? И так ли существенна экономия ночной езды? Любопытный эксперимент на эту тему провели сотрудники болгарского журнала «Авто-мото свят». Они дважды проехали по одному маршруту средней протяженности (410 километров от Софии до Бургаса). Одну поездку начали в 7 часов утра, другую — в 23 часа, то есть как раз в периоды наибольшей и наименьшей загруженности дороги. Для пробега был взят легковой автомобиль «Полонез-1500», класса нашего ВАЗ—2103. В специальном формуляре контролер записывал все идущие навстречу транспортные средства, количество обгоняемых машин, время и путь движения «в колонне» (когда автомобиль двигался с меньшей, чем обычно, скоростью вслед за другим транспортным средством и по каким-либо причинам не мог его обогнать), время прохождения каждого 50-километрового участка пути.

Параметры движения	Днем	Ночью
Пройденный путь, км	410	410
Встречные транспортные средства, шт.	1376	233
Количество транспортных средств, которые удалось обогнать	86	51
Движение «в колонне», км	27	0,6
Средняя скорость, км/ч	61	76
Расход бензина, л/100 км	8,3	7,4
Продолжительность поездки, ч	6,43	5,24
Полный расход бензина, л	34	30,3

Данные, полученные в дневном и ночном заездах, приведены в таблице. Эти цифры ясно показывают, что поездка в ночное время проходит быстрее и является более экономичной. Но не только...

Так ли важен отпускнику выигрыш нескольких десятков минут и уравновешивает ли экономия 3—4 литров бензина достаточно серьезный риск, с которым связана ночная поездка? Взвесим все «за» и «против». Начнем со встречных транспортных средств. Ночью их было в шесть раз меньше, но разъезды с ними оказались во много раз опаснее. В основном попадались грузовики, фары которых расположены высоко и ослепляют, даже когда в них включен ближний свет. Нередко еще встречаются и несознательные водители, которые не обращают внимания на ваши настойчивые мигания фарами и продолжают ехать с дальним светом. Во время одного такого разъезда испытатели едва не налетели на встречный тягач с прицепом.

Однако наибольшая опасность при езде в ночное время это, конечно, усталость и отсутствие привычки к ночному труду. К 2 часам ночи движение по дорогам почти прекращается. Серая лента асфальта монотонно стелется перед автомобилем. Сначала пассажиры, а затем и водитель начинают «клевать носом» и зевать, рефлексы замедляются, движения делаются неуверенными. Например, один раз во время ночной поездки участники теста догнали легковой автомобиль, водитель которого почти спал за рулем. Он выехал на левую полосу дороги, не реагировал на продолжительные мигания дальним светом. Только после звуковых сигналов тот очнулся, свернул вправо и остановился. Но что могло бы произойти, если бы машины двигались не в попутном направлении, а навстречу одна другой!

В общем, болгарские журналисты категорически рекомендуют автотуристам: не ездите ночью! Время и горючее, которое при этом выгадываются, не компенсируют риск, которому вы подвергаете себя и своих спутников. Думаем, к этому выводу можно присоединиться полностью.

Л. ПАШКИН



ПО ГОРОДУ

Водитель — водителю

Думаем, что тот, кто приобрел хоть небольшой водительский опыт, уже понял: в городе сложнее ездить, чем по плохому проселку, горной или любой другой дороге. Правильно. На городской улице нет рытвин, ухабов, опасных поворотов, но дорожная ситуация меняется буквально ежесекундно, и, как бы вы хорошо ни владели машиной, без умения «вписаться» в эту среду движения и прогнозировать поведение окружающих вы далеко не уедете. Есть два уровня такого прогноза. Первый — предполагать, что нарушений Правил ни с чьей стороны не будет; второй — допускать и такую возможность. Ограничиться прогнозом первого уровня, — следовательно, рано или поздно стать участником ДТП. И тот факт, что при этом не окажется вашей вины, утешение слабое. С учетом сказанного мы рекомендовали бы при езде по городу руководствоваться следующими пятью принципами.

Принцип первый — «скупость маневра». Ведите машину спокойно, с минимальным числом перестроений, резких торможений и т. п. Ваши действия должны быть понятны окружающим. Прогнозировать нужно не только чужие маневры, но и свои. «Дерганая» манера езды действует на нервы вашим партнерам и может привести к печальным последствиям. Разумеется, «стратегическая» езда требует умения делать долгосрочные прогнозы. Например, стоит ли перестраиваться в крайний правый ряд, если впереди идет троллейбус? Ведь он неминуемо остановится, и вам снова придется искать место в соседнем ряду, что не так-то просто, если машины идут плотным потоком.

Сами маневры старайтесь выполнять без излишеств, собранно. Скажем, при левом повороте желательно выбрать такую траекторию, чтобы у поворачивающего следом не возникло сомнения в ваших намерениях, а вы в то же время не оказались на полосе встречного движения.

Второй принцип — «свобода вынужденного маневра». Если вы видите, что назревает острая ситуация, быстро оцените, кто рядом, кто сзади, и заранее определите место, куда можно будет впоследствии «спрятаться». Либо убедитесь в возможности резко затормозить, не рискуя получить удар сзади. Во всех случаях избегайте «коробочки» между двумя соседними машинами. Другими словами, старайтесь вести машину так, чтобы у вас всегда была свобода маневра, даже если он окажется вынужденным.

Третий принцип — «готовность к действию». Имеется в виду своевременная подготовка к возможному резкому торможению, повороту, ускорению, когда эти действия могут потребоваться. Нужно не оставлять без внимания любое изменение дорожной обстановки, другое дело, что за этим не всегда должны следовать какие-то конкретные меры. Но готовность к ответной реакции желательно обеспечить, как говорится, «номер один», то есть нога на педали тормоза, рука на переключателе света или кнопке звукового сигнала. Достаточно иногда и чисто психологической готовности, что также сократит время реакции.

Четвертый принцип — «чрезмерная перестраховка вредна». Двигаться нужно достаточно быстро, примерно с той же скоростью, что и весь поток, но не с меньшей — иначе подвижная среда начнет вас отторгать. Попробуйте, например, перестроиться в потоке машин, движущихся со скоростью 60 км/ч, если у вас на спидометре 40, не создавая при этом никому помех, как того требуют Правила. Вряд ли получится.

Пятый принцип — «смотри вокруг». Нужно быть постоянно в курсе того, что происходит не только впереди, но и по сторонам и сзади машины. С одним внутренним зеркалом сделать это трудно, так как не видно, что происходит в «слепых» зонах слева и справа. Однако наружные зеркала часто ставят неправильно, так, что они просто дублируют зеркало в салоне, в то время как их зоны видимости должны лишь чуть перекрываться. Водитель должен в любой момент знать обстановку вокруг, поэтому в зеркала надо смотреть постоянно, примерно каждые 10—15 секунд, и обязательно перед маневром, торможением или назревающей опасной ситуацией.

Теперь хочется сказать несколько слов о манере поведения, точнее общения с партнерами по движению. Одно из важнейших качеств водителя, как известно, вежливость, предупредительность. Вот представьте, что вы следуете по улице с интенсивным движением и вдруг перед вами по какой-то причине встал автомобиль. Объехать его практически невозможно — по соседнему ряду автомобили едут впритык, как будто специально, чтобы кто-нибудь между ними не вклинился. Спасают положение только мягкосердечные или нерасторопные (к сожалению, первые встречаются не часто). Между тем в ряде стран предписано проезжать такие узкие места поочередно: одна машина из ряда с препятствием — одна из свободного и т. д. Неплохо, если бы у нас это правило выполнялось на «джентльменских» началах и водители не злоупотребляли бы своим правом преимущественного проезда.

Для совершенствования стиля езды главное — сознательное отношение к этому. Постоянно наблюдайте, например, за тем, какие ряды бывают более свободными, в каких местах лучше начинать перестроение, в какой момент включать сигнал поворота... Свои действия постарайтесь критически проанализировать, проигрывая в уме различные варианты: «Чтобы я делал бы в такой-то ситуации?» Конечно, подобный анализ полностью не заменит практических навыков, но существенно ускорит их приобретение.

Теперь давайте рассмотрим наиболее типичные «режимы» городской езды.

Режим «проспект» — спокойное, хорошо организованное движение в несколько рядов. Разница в скоростях невелика, рядность достаточно четко определена.

Что же следует ожидать в этой, казалось бы, спокойной обстановке от своих соседей по «проспекту»? Впереди идущая машина может неожиданно начать тормозить. Ваша задача — выдержать дистанцию безопасности и быть предельно внимательным, чтобы сразу же среагировать на стоп-сигнал, если он загорится. Дистанция, которую следует держать в потоке, кроме всего прочего, должна выбираться в зависимости от быстроты вашей реакции.

Теперь о соседях справа и слева. Здесь важно предугадать их намерение перестроиться в ваш ряд. Чтобы предвидеть этот маневр, необходимо заранее распознать побудительную причину. Чаще всего это стоящая или медленно движущаяся машина, пешеходы на проезжей части, какие-нибудь препятствия на дороге, нежелание попасть на «стрелку» перед светофором.

Непредвиденные маневры можно ожидать от едущих слишком медленно, неуверенно или от тех, у кого на стекле автомобиля буква «У», «зеленый листок». Если грузовик с при-

цепом перед вами начал смещаться из крайнего правого ряда левее, не спешите занимать освободившееся пространство — не исключено, что это первая фаза правого поворота. Такая ситуация вроде бы хорошо знакома, однако простодушных еще находится немало, и лишнее напоминание здесь, думается, не повредит.

Если соседний автомобиль не оборудован боковым зеркалом, будьте начеку, другой водитель может о вашем существовании не подозревать. Желательно заранее приготовиться к подаче звукового сигнала и оценить свободу маневра.

Навязчивый сосед сзади, пожалуй, наиболее неприятен. Когда «висят на хвосте» — поневоле изменяется весь стиль езды и ощущается нервное напряжение. Но даже если водитель, движущийся за вами, держит достаточную дистанцию, перед торможением лучше сначала слегка нажать на педаль, чтобы загорелся стоп-сигнал. Возможно, это выведет заднего из состояния задумчивости, а вас освободит от необходимости доказывать свою правоту.

Проезжать мимо стоящих транспортных средств следует осторожно. Подальше уходите влево от тех, которые только что остановились — их водители нередко, игнорируя Правила, открывают дверь и выскакивают из кабины, не убедившись в безопасности. Так же действуйте, объезжая автобус или троллейбус на остановке. Это дает возможность вовремя заметить пешеходов, выходящих из-за них, и принять необходимые меры. Безопаснее всего проезжать мимо автобуса или троллейбуса, когда они уже тронулись с места. Наконец, нелишне напомнить предписание Правил, требующее не создавать помех отъезжающему от обозначенной остановки городскому общественному транспорту.

Перекресток. Зеленый свет светофора, если он горит давно, сигнал для подготовки к действию и выяснению свободы маневра. Конкретно — необходимо приготовиться отреагировать на возможное резкое торможение впереди идущего транспорта и в то же время посмотреть в зеркало и оценить собственную возможность резко тормозить, если потребуется. Подъезжая к перекрестку при запрещающем сигнале, можно действовать по-разному. При неинтенсивном движении и отсутствии «висящих на хвосте» приближаться помедленнее в расчете на то, что вскоре загорится зеленый сигнал и не придется останавливаться. При этом нужно быть осмотрительным и помнить, что проезжать даже на разрешающий сигнал мимо стоящих или еще только трогающихся с места автомобилей нельзя. Перед ними может оказаться не успевший перейти улицу пешеход или завершающий маневр автомобиль.

Второй способ — самый обычный — плавное торможение до полной остановки. Он применяется в тех случаях, когда нельзя воспользоваться первым. Перед началом торможения опять же посмотрите в зеркало, затем слегка нажмите на педаль, чтобы загорелся стоп-сигнал, и уж потом тормозите энергичнее.

Еще один режим городской езды несколько сложнее «проспекта». Его можно условно назвать **«живая улица»**. Имеется в виду также многорядное движение, но чем-то осложненное. Например, трамвайными путями, стоящим транспортом, изменяющейся шириной проезжей части, интенсивным пешеходным движением и т. д. Все эти препятствия, как правило, приводят к тому, что в потоке постоянно происходят перестроения автомобилей, и изменяющееся фактическое количество рядов уже не позволяет говорить о движении по строго определенным полосам. Возрастает и разница в скоростях, что требует от водителя большого напряжения и быстроты реакции при каких-либо маневрах.

Организованность движения на «живых улицах» в большой степени зависит непосредственно от тех, кто за рулем. Прежде всего, надо правильно оценивать реальное количество рядов для движения и в соответствии с этим выбирать оптимальное место в потоке. Подобными же соображениями надо руководствоваться, останавливаясь одним из первых перед запрещающим сигналом светофора. Если вы остановитесь, не задумываясь о других, то образуется толчея, которая потом трудно рассасывается. Другими словами, постарайтесь понять внутреннюю логику дорожного движения, тогда вы найдете в нем свое место, так что не мешаете другим.

Теперь несколько слов о конкретных ситуациях. Вот, например, трамвай. Нелишне напомнить, что при повороте налево, в ожидании разрешающего сигнала светофора или пропуская встречный транспорт, нельзя выезжать на трамвайные пути. У остановок, выделенных разметкой, проезжая часть становится уже, поэтому перед такими участками не имеет смысла занимать крайний левый ряд. На наш взгляд, не стоит злоупотреблять движением по трамвайным путям попутного направления, хотя это и разрешено Правилами. Это можно себе позволить только на хорошо знакомых улицах, иначе вы рискуете влететь с ходу в выбоину, так как качество покрытия у трамвайного полотна обычно оставляет желать лучшего.

Перед скоплениями пешеходов нужно быть всегда готовым к перестроению из правого ряда в левый, поскольку нередко они предпочитают ожидать разрешающего сигнала светофора, стоя на проезжей части. Вообще интенсивное пешеходное движение на «живых улицах» имеет свои особенности. Оно изобилует «перебежчиками». Их легко определить по характерной позе, сосредоточенности и нацеленности на предстоящий рывок. Следует всегда быть готовым к их неожиданным маневрам. Не обольщайтесь кажущейся инертностью пешеходов, скапливающихся у «зебры». Они никогда не забывают о своих правах и, достигнув некоторой «критической» численности, обязательно используют любое окно в потоке автомобилей. Будьте к этому готовы, остановитесь и не раздражайтесь — они правы.

На узких улицах, где движение в один ряд в каждом направлении, ехать в общем-то несложно. Однако здесь в наибольшей степени проявляют себя различные препятствия. В первую очередь еще раз стоит напомнить о внимании к пешеходам, поскольку их появление можно ожидать практически в любом месте. Особенно осторожно —



на небольшой скорости и по возможности дальше от края дороги — следует ехать вдоль рядов зеленых насаждений у тротуара.

Проезжая мимо скоплений людей, важно уметь выделить из толпы тех, кто представляет для вас опасность. Это спешащие к проезжей части или те, кто стоит у ее края, не глядя в вашу сторону. Тот, кто в вашу сторону смотрит, как правило, не опасен. Правда, и здесь нужен дифференцированный подход. Так, например, пожилые люди не всегда правильно оценивают расстояние до приближающегося автомобиля, его скорость и могут начать переход в самый неподходящий момент. Всегда будьте внимательны к детям, так как их действия часто бывают непредсказуемы.

Обгон на узкой улице обычно связан с выездом на полосу встречного движения. Если обгоняют вас, а встречный автомобиль уже близко — притормозите. Если обгоняете вы, то необходимо посмотреть, нет ли на пути обгоняемого какого-либо препятствия. Начинать обгон удобно сразу после перекрестка — больше расстояние до следующего. Наконец, перед обгоном следует подумать о том, насколько он вообще целесообразен: на загруженных узких улицах выигрыш даже от двух-трех обгонов обычно незначителен.

Если же вы собираетесь повернуть налево, то, подъезжая к перекрестку и включив указатель поворота, предупредите тех, кто едет сзади, о вашем намерении. Для этого достаточно заблаговременно несколько раз слегка нажать на тормоз.

Конечно, в этих заметках сказано далеко не обо всех «тонкостях» езды по городу. Да это и ни к чему, так как никакие советы не заменят опыта. Но для того, чтобы опыт накапливался активно, надо, чтобы практика была осмысленной. Если наши заметки в этом плане окажутся вам полезны, то мы будем считать, что цель достигнута.

А. ТЕРКЕЛЬ,
автолюбитель

Фото А. Елисеева и В. Князева

Под редакцией ВНИИБД

I. В какой последовательности проедут перекресток эти транспортные средства?

1 — легковой автомобиль, самосвал, автобус
2 — легковой автомобиль, автобус, самосвал
3 — самосвал, легковой автомобиль, автобус

II. Хватит ли водителю расстояния до поворота, чтобы завершить обгон?

4 — хватит
5 — не хватит

III. Кто должен уступить дорогу?

6 — водитель А
7 — водитель Б

IV. Можно ли в этой обстановке остановиться на левой стороне дороги?

8 — можно
9 — нельзя

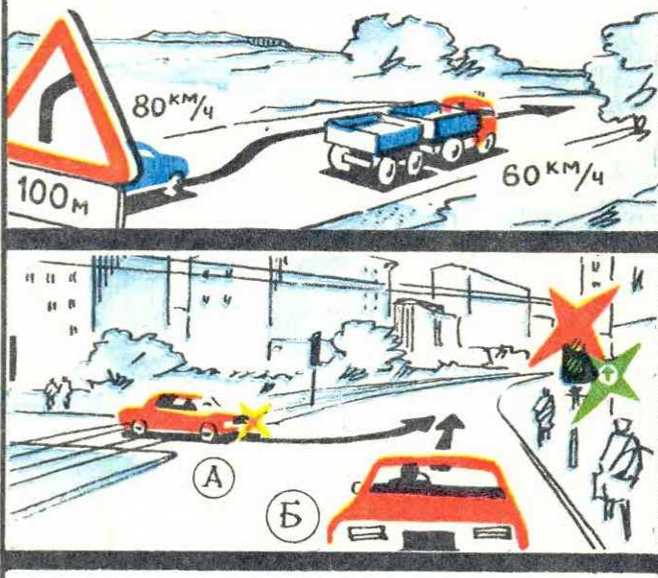
V. При таком сигнале регулировщика кто из водителей может двигаться через перекресток?

10 — все водители
11 — водитель легкового автомобиля и мотоциклист
12 — только водители автомобилей

I

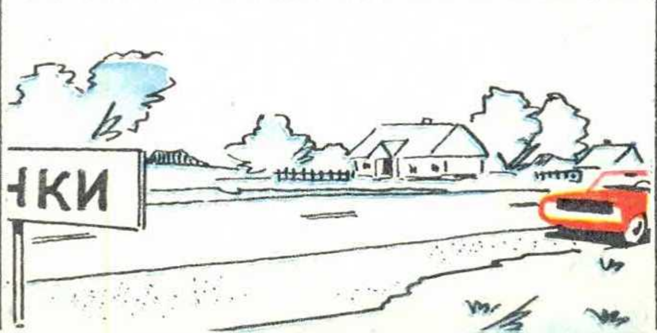


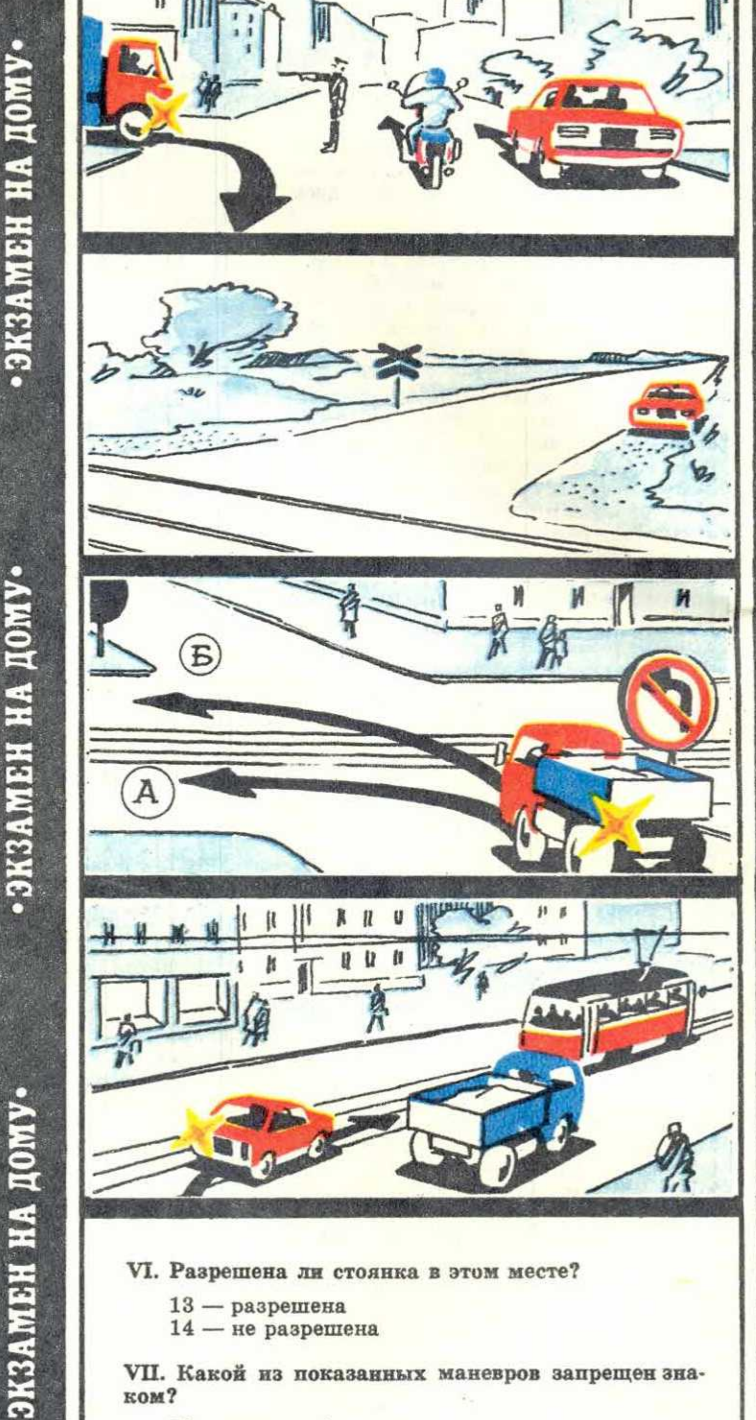
II



III

IV





VI. Разрешена ли стоянка в этом месте?

13 — разрешена
14 — не разрешена

VII. Какой из показанных маневров запрещен знаком?

15 — маневр А
16 — оба маневра

VIII. Разрешен ли обгон по трамвайным путям?

17 — разрешен
18 — не разрешен

IX. Где может размещаться аптечка в легковом автомобиле?

19 — в любом месте
20 — в любом месте, кроме багажника
21 — в любом легкодоступном месте, кроме багажника

X. Можно ли противотуманные фары устанавливать на одной высоте с фарами ближнего света?

22 — можно
23 — нельзя

Ответы — на стр. 32



ПРОДЛЕНИЕ ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ

И. Баюшкин купил новый автомобиль в то время, когда у него еще действовал договор страхования на прежнее транспортное средство того же вида. В связи с этим он обратился в районную инспекцию Госстраха с просьбой переоформить договор на новый автомобиль, что и было сделано. Однако его при этом предупредили, что ответственность Госстраха в таком случае наступает только через 10 дней. Правильно ли это, спрашивает читатель.

Нет, неправильно. Как разъяснило Главное управление государственного страхования Министерства финансов СССР, в соответствии с Правилами добровольного страхования средств транспорта, принадлежащих гражданам, в случае переоформления договора страхования на вновь приобретенное транспортное средство ответственность Госстраха наступает со следующего, после переоформления документов, дня.

По действующему в настоящее время порядку, через 10 дней вступают в силу впервые оформляемые договоры, а также дополнительные, заключенные с целью увеличения страховой суммы.

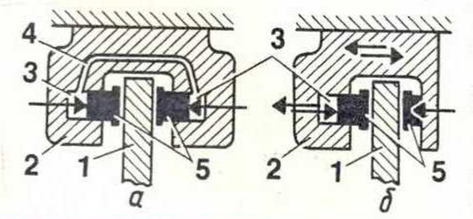
ПЛАВАЮЩАЯ СКОБА

«Как устроен тормоз с плавающей скобой?» — интересуется читатель Е. Манько из Черниговской области.

Дисковые тормоза современных автомобилей имеют механизмы с фиксированной либо плавающей скобой. В первых скоба жестко крепится к поворотной цапфе, а усилие прижатия колодок создают гидроцилиндры, расположенные по обе стороны тормозного диска. Так устроены, например, тормоза «жигулей», «москвичей». Достоинство подобного механизма — высокая жесткость. Однако он весьма чувствителен к перегреву: при недостаточном теплоотводе возможно закипание жидкости в цилиндрах, а также в связывающем их узком канале скобы и, соответственно, потеря эффективности тормозов.

Иначе устроен механизм с плавающей скобой: она имеет возможность перемещаться перпендикулярно плоскости диска. Цилиндр расположен здесь с одной стороны диска (см. рисунок). При воздействии поршня на колодку реактивная сила сдвигает скобу в противоположном направлении, при этом прижимается к диску вторая колодка. Конструкция такой скобы (в первую очередь, отсутствие канала между цилиндрами) обеспечивает температуру тормозной жидкости на 30—50° С ниже, чем в фиксированной. Еще одно ее достоинство — меньшая металлоемкость. И хотя плавающие скобы также не свободны от недостатков (при коррозии или загрязнении их направляющих возможен односторонний износ накладок или диска), они получают все более широкое распространение. Тем, кто хочет шире ознакомиться с современными тормозными системами, рекомендуем книгу Л. В. Гуревича и Р. А. Меламуда «Тормозное управление автомобиля» (М., Транспорт, 1978; тираж 40 000 экз.).

Тормоз с фиксированной (а) и с плавающей (б) скобой: 1 — диск; 2 — скоба; 3 — цилиндр; 4 — канал; 5 — колодки.



ДВИГАТЕЛЬ МеМЗ—968А

Читатель В. Солодухин из деревни Попасная Ворошиловградской области спрашивает, как отличить двигатель МеМЗ—968А, предназначенный для эксплуатации на бензине АИ-93, от остальных. Отвечают работники отдела главного конструктора ЗАЗ «Коммунар».

На автомобилях экспортного варианта была установлена небольшая партия двигателей МеМЗ—968А мощностью 45 л. с., работающих на бензине АИ-93. Отличить такой двигатель можно по маркировке, выбитой на правой стороне его картера, рядом с местом крепления бензонасоса.

Если, например, на двигателе выбито: 968 ☆ 000001 ☆ 80, значит это двигатель модели МеМЗ—968, предназначенный для работы на бензине А-76. Две другие группы цифр обозначают соответственно номер двигателя и год его выпуска.

Если на двигателе выбито: 968А ☆ 000001 ☆ 80, значит это двигатель модели МеМЗ—968А, предназначенный для работы на бензине АИ-93.

Конструктивно эти модели двигателей различаются степенью сжатия.

КНИГИ — ПОЧТОЙ

Е. Журавлев из Енисейска спрашивает, где можно приобрести каталог деталей автомобиля ГАЗ—24 «Волга», атлас автомобильных дорог СССР и другую литературу по автомобильной технике.

Вот что сообщила редакции директор абаканского книжного магазина «Кругозор» М. Барковская.

Книжный магазин «Кругозор» может выслать почтой следующую литературу:

1. Каталог деталей автомобиля «Волга» моделей ГАЗ—24, ГАЗ—24-02 и ГАЗ—24-03. Горьковский автозавод. М., «Машиностроение», 1980.
2. Атлас автомобильных дорог СССР. ГУГК, 1981.
3. Автоматизированные системы управления дорожным движением в городах. Печерский М. П., Хорович Б. Г. М., «Транспорт», 1979.
4. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММЗ—4502. Каталог деталей самосвальной установки. М., «Транспорт», 1980.
5. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММЗ—554. Каталог деталей самосвальной установки. М., «Транспорт», 1980.

Адрес магазина: 662600, г. Абакан, Красноярского края, ул. Щетинкина, 17, книжный магазин «Кругозор».

КУДА ПОЙТИ УЧИТЬСЯ

Читатель из Азербайджана З. Дибиров просит рассказать, какие автомобильные специальности можно получить в высших учебных заведениях страны. В частности, как стать инженером-автоэлектриком.

Инженеров-автомобилистов и инженеров-дорожников готовят не только хорошо известные автодорожные институты в Москве, Киеве, Харькове, Ташкенте и Омске, автомеханический в Москве, но и десятки политехнических, индустриальных, машиностроительных, дорожно-строительных, инженерно-строительных, механических, сельскохозяйственных и других высших учебных заведений. Приводим перечень основных, наиболее распространенных автодорожных специальностей, которые можно получить в этих вузах:

автомобили и тракторы; двигатели внутреннего сгорания; автомобильные дороги; мосты и тоннели; строительство аэродромов; автомобили и автомобильное хозяйство; промышленный транспорт; организация дорожного движения; эксплуатация автомобильного транспорта; экономика и организация автомобильного транспорта; бухгалтерский учет на автомобильном транспорте; сельскохозяйственные машины; строительные и дорожные машины и оборудование.

Специальность «Авиационное и автотракторное электрооборудование» — одна из наиболее редких. Ее можно получить только в Тольяттинском политехническом (445630, г. Тольятти, ул. Белорусская, 14) и в Московском автомеханическом (105023, г. Москва, Б. Семеновская, 38) институтах.

Адреса всех высших учебных заведений, перечень специальностей, правила приема и программы вступительных экзаменов публикуются в ежегодно издаваемом «Справочнике для поступающих в высшие учебные заведения СССР». Приобрести его можно в книжных магазинах и киосках «Союзпечати».

СБОРЫ ЗА НОМЕРНЫЕ ЗНАКИ

Читатель В. Волчанский из Волгограда просит рассказать о размерах сборов за выдачу номерных знаков для автомототранспортных средств.

В настоящее время установлены следующие размеры сборов за выдачу номерных знаков:

15 рублей — для автомобилей; 10 рублей — для мотоциклов, мотороллеров, прицепов; 5 рублей — для мопедов.

Владельцы транспортных средств при получении номерных знаков (старого или нового образца) представляют в органы ГАИ квитанции об уплате соответствующей суммы.

Не взимаются сборы за выдачу номерных знаков на автомобили и мотоколяски, принадлежащие инвалидам и полученные бесплатно или на льготных условиях через органы социального обеспечения.

СТАРЕЙШАЯ ФРАНЦУЗСКАЯ ФИРМА

«Много слышал об автомобилях «Пежо», — пишет харьковчанин Ю. Артеменко. — Хочется узнать, когда этот завод начал производить автомобили, сколько выпускает в настоящее время».

Фирма «Пежо», названная по фамилии ее основателя, существует с 1876 года. Однако продукцией известного ныне автомобильного предприятия в ту пору были кофейные мельницы, каркасы для зонтиков, инструменты, скобяные изделия. В 1885 году фирма выпустила первый мотоцикл, а в 1889 году, в сотрудничестве с Леоном Серполле — первый трехколесный паровой автомобиль. Двумя годами позже был изготовлен автомобиль «Пежо», снабженный мотором нового типа — двигателем внутреннего сгорания конструкции Г. Даймлера, освоенным годом раньше фирмой «Панар-Левассор». Это был первый во Франции автомобиль с бензиновым мотором, проданный покупателю.

Первую в мире автомобильную гонку на 126 километров между Парижем и Руаном, состоявшуюся в 1894 году, автомобиль «Пежо» закончил вторым из 102 участников. По совокупности качеств он поделил главный приз с «Панар-Левассором».

К началу второй мировой войны фирма стала крупнейшей во Франции после «Ситроена» по выпуску автомобилей. В дальнейшем благодаря массовому производству пользовавшихся спросом моделей она укрепила свои позиции. В 1964 году произошло частичное слияние с «Ситроеном», а десятью годами позже эти две крупнейшие фирмы создали объединение «Пежо-Ситроен». Недавно в него вошли фирмы «Крайслер-Франс» (бывшая СИМКА) и «Матра» — теперь их машины называются «Тальбо» (см. «За рулем», 1980, № 4). В 1980 году указанными четырьмя фирмами выпущено 1 437 966 автомобилей, в том числе на долю «Пежо» пришлось 635 тысяч. Аргентинский филиал «Пежо» выпустил 27 100 машин.

ЭКОНОМНО
БЕРЕЖЛИВО

«ОЗОН» НА КОНТРОЛЕ

Инженер «АвтоВАЗтехобслуживания» Р. НАСРЕТДИНОВ на своем автомобиле ВАЗ—2103 с карбюратором «Озон» сделал несложное приспособление, позволяющее следить за работой пневмопривода и помогающее водителю выработать мягкую, экономичную манеру вождения машины. Автолюбителям, безусловно, будут полезны авторские рекомендации по изготовлению приспособления и его практическому использованию.

Основное достоинство «Озона» — снижение эксплуатационного расхода топлива — получено, как известно, благодаря пневматическому приводу дроссельной заслонки вторичной камеры карбюратора. Несложная «пневматика» автоматически управляет положением заслонки в зависимости от нагрузочных и скоростных режимов работы двигателя. Но особенностью всякой автоматики является ее высокая требовательность к чистоте, в буквальном и переносном смысле этого слова, задающих и исполнительных элементов конструкции, чтобы все нормально работало от одного технического обслуживания до другого. Однако на практике не всегда достаточно «чистыми» бывают регулировки: пыль и грязь оседают на деталях привода, а независимость автоматики позволяет определить ее исправность, только когда раньше времени приходится заправлять бензобак.

Пневмоприводу, автоматически выбирающему положение дроссельной заслонки во вторичной камере в зависимости от того, как загружен автомобиль и с какой скоростью он движется (позволим себе посмотреть на работу двигателя с внешней, более понятной нам стороны), присуща еще одна особенность — он должен включаться в работу только при высоких нагрузках. По моему опыту, например, у ВАЗ—2103 с двумя пассажирами и половиной багажа при достаточно интенсивном разгоне дроссельная заслонка вторичной камеры открывается, когда машина движется со скоростью 35—40 км/ч на первой передаче, 60—70 км/ч — на второй, 80—90 км/ч — на третьей. На четвертой же она включается в зависимости от нагрузки и профиля дороги лишь при 98—122 км/ч. В городе и во время спокойной езды по шоссе такие режимы — исключение, а потому повышенный расход топлива у машины с «Озоном» — свидетельство неполадок в приводе вторичной камеры.

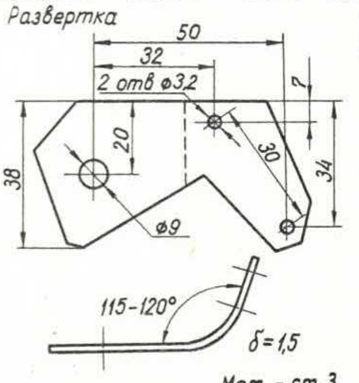
Без специального оборудования определить неисправность в пневмоприводе «Озона» на неработающем двигателе или на холостых оборотах невозможно. Даже снятый с машины карбюратор не может без контрольных инструментов раскрыть перед механиком зависимость положения дроссельной заслонки во вторичной камере от нагрузки и оборотов мотора. Но, может быть, автолюбителю и не так важна эта зависимость сама по себе, а полезнее знать причину, вызывающую дополнительные траты на бензин?

Если нет повреждений в «пневматике» и правильно отрегулированы тяги, то причина перерасхода топлива — неполное или неплотное закрытие дроссельной заслонки вторичной камеры на малых нагрузках. Это может происходить от возросшего сопротивления механизма привода, с которым не в состоянии справиться возвратная пружина. Бывает также, что из-за грязи стала туго вращаться ось дроссельной заслонки в корпусе или песчинки и промасленная пыль осели на пружинке между рычажками, надетыми на конец оси заслонки, мешая их взаимному перемещению. Случается помеха и иного рода — повреждение этих деталей в процессе монтажа карбюратора. Как следствие — «зависание» дроссельной заслонки, что приводит к совершенно закономерному ухудшению работы двигателя: он «не тянет», появляются провалы при разгоне, динамика машины падает, резко растет расход топлива.

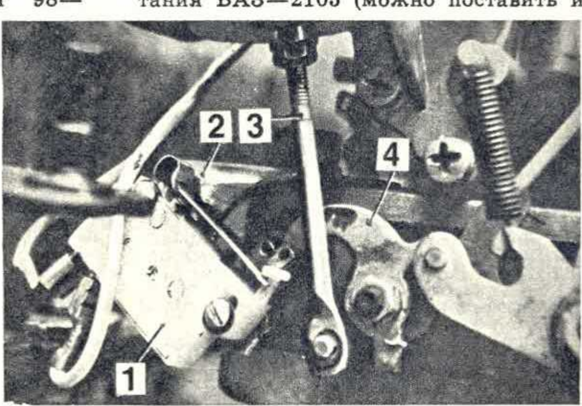
Чтобы иметь возможность постоянно контролировать момент открытия дроссельной заслонки во вторичной камере у исправного карбюратора или «зависание» заслонки из-за неполадок в приводе, я установил в своем ВАЗ—2103 звуковой индикатор, включающийся как только ось заслонки придет в движение. В качестве датчика использовал микропереключатель 2105-1107530, применяемый в системе питания ВАЗ—2105 (можно поставить и любой другой конечный выключатель малых размеров), а с ним соединил установленный в салоне звуковой индикатор поворота (цена 3 руб. 50 коп.). Для микропереключателя надо изготовить кронштейн с размерами и формой, показанными на рисунке. Кронштейн ставят под гайку, что крепит карбюратор на задней левой шпильке впускного коллектора (см. фото), а положение микропереключателя регулируют таким образом, чтобы в самом начале открытия дроссельной заслонки его контакты замыкались. В подходящем положении микропереключатель надежно закрепляют на кронштейне двумя винтами.

В электрическую схему автомобиля датчик и сигнализатор включают следующим образом. К одной из клемм микропереключателя подают напряжение от какой-нибудь цепи, получающей питание при включении зажигания и защищенной предохранителем на 8 А. На машинах ВАЗ—2103, «2106» и «2121», например, можно воспользоваться клеммой электрического клапана у жиклера холостого хода, на «2105» — клеммой такого же микропереключателя, уже стоящего на карбюраторе. Другую клемму датчика соединяют проводом с соответствующим выводом звукового индикатора. Новые провода прокладывают так, чтобы они не касались движущихся деталей в приводе карбюратора, и надежно закрепляют.

Кроме прямой функции — сообщать об открытии заслонки во вторичной камере, сигнализатор оказывает весьма положительное влияние на стиль вождения машины. С момента установки его в автомобиль я совершенно избавился от резких ускорений и стал гораздо деликатнее обращаться с педалью «газа». Вообще же навыки вождения на экономичных режимах вырабатываются в течение двух-трех дней езды с сигнализатором и в совокупности с конструктивными достоинствами карбюраторов «Озон» дают возможность расходовать на ВАЗ—2103 в городе от 8,09 до 9,5 л/100 км. Здесь на расход топлива значительно влияет плотность транспортного потока, неодинаковая в разное время суток и, тем более, в разные сезоны. Средний расход бензина на шоссе за пробег более 7 тысяч километров у полностью загруженного автомобиля составил 8,01 л/100 км. На отдельных участках ровного шоссе ВАЗ—2103 с нагрузкой 75—80% от максимальной «съедал» менее 7,5 л/100 км, не теряя при этом никаких скоростных и динамических качеств.



Эскиз кронштейна для крепления микропереключателя на карбюратор. Указаны лишь основные размеры. Контуры детали можно вырезать по месту.



Чтобы на фотографии лучше было видно положение микропереключателя, все тяги привода карбюратора сняты: 1 — микропереключатель; 2 — кронштейн; 3 — тяга пневмопривода; 4 — рычажок на оси дроссельной заслонки вторичной камеры.

Инженер-испытатель Волжского автозавода В. КОТЛЯРОВ уже выступал в нашем журнале. Его материалы привлекали читателей своей практичностью. Сейчас, в канун сезона дальних поездок, мы предлагаем водителям «жигулей» познакомиться с несколькими рекомендациями, появившимися как опыт, почерпнутый из реальных ситуаций.

В любую дальнюю поездку отправляешься с надеждой на ее благополучный исход без лишних забот и приключений. И все-таки машина есть машина, из сотен ее узлов и деталей что-нибудь когда-нибудь да откажет в пути. Нет ничего хуже чем в неподходящем месте и вне всяких планов заниматься ремонтом машины. Но и в простом и в сложном случае нет безвыходных положений, а средств для ликвидации ЧП у водителя под рукой немало. О них и пойдет разговор.

Нечасто, может быть, один-два раза за сотню тысяч километров, но случится, что на центральном проводе высокого напряжения искра есть, а на свечах ее нет. Причина — перегорел резистор в роторе распределителя. Хорошо, если в запасе лежит новый бегунок, но и при отсутствии его не отчаивайтесь. В такой ситуации выручит кусок толстой проволоки (годится даже гвоздь) такой же длины, как резистор. Можно обернуть перегоревшее сопротивление металлической фольгой. Естественно, оба эти способа резко увеличивают радиопомехи от системы зажигания: резистор как раз является их подавителем. Поэтому на ближайшей СТО нужно установить исправный ротор распределителя. Даже если на вашей машине нет радиоприемника, подумайте о попутных и встречных.

Высокое напряжение может «затеряться» не только в промежуточных узлах зажигания, но и в конечной точке — свече, если она неисправна. На всех моделях ВАЗа применяют свечи А7,5ХС. Это обусловлено тем, что каждому типу двигателей соответствуют свечи с определенными характеристиками и только они обеспечивают нормальную работу мотора. Кратковременно на «жигулях» можно эксплуатировать свечи типа А7,5СС (от «Москвича»), в самом крайнем случае от других двигателей с резьбой 14 мм. Только учтите, что длина резьбовой части у них, как правило, меньше, поэтому обнажится часть витков, нарезанных в головке блока. На них образуется нагар, и ввернуть потом штатную свечу будет трудно, а иногда и невозможно. Да и процесс сгорания при более короткой, чем полагается, свече идет ненормально, и ее необходимо заменить как можно быстрее.

В системе электрооборудования есть узлы, выход из строя которых не влияет на работу двигателя, но тем не менее в определенных случаях делает дальнейшую поездку невозможной. К ним относится мотор стеклоочистителя, отказавший в дождь. Конечно, можно дождаться конца непогоды, но не всегда для этого остается время. Однако, если в машине хотя бы один пассажир, выход есть. Для начала отсоедините тягу от редуктора стеклоочистителя и закрепите ее, чтобы она не болталась. Затем, использовав, к примеру, обычную бельевую резинку, подтяните щетки в крайнее левое положение. К рычагу правой щетки привяжите прочный шпагат, пропустите его в форточку — и вы едете, время от времени вручную приводя щетки в движение. В самом крайнем случае можно обойтись и без помощи пассажира, но водителю придется отрываться от управления машиной.

Для каждого водителя возможность своевременно остановиться, пожалуй, важнее возможности двигаться. В связи с этим несколько слов о тормозах.



ВЫХОД НАЙДЕТСЯ

Не раз в пути, оказавшись в роли консультанта «неотложной технической помощи», я обнаруживал в «жигулях» полностью заржавевший регулятор давления в системе привода тормозов. Этот механизм обеспечивает необходимое распределение усилий между тормозами передней и задней осей. Однако со временем из-за коррозии поршень регулятора теряет способность перемещаться в корпусе. Поэтому очень важно для нормальной работы всех тормозных механизмов контролировать состояние защитного резинового чехла регулятора и, особенно, наличие смазки.

Любую неисправность в тормозах нельзя оставлять на потом. Устранять ее надо сразу, как только она обнаружена. Бывает, что для этого в пути приходится разбирать для проверки или ремонта и задние, и передние тормозные механизмы. Эти узлы постоянно подвержены воздействию воды, дорожной грязи, соли, то есть всего, что есть на дороге, и не всегда легко разъединить заржавевшие детали.

В таких случаях, кроме известного всем керосина, выручит тормозная жидкость «Нева». Ею нужно смочить прижкавевшие детали и оставить на несколько часов. В особо трудных случаях эту процедуру приходится повторять несколько раз.

Кстати, о тормозных барабанах «жигулей». Некоторые практики применяют для их демонтажа метод «прокрутки» трансмиссии мотором при включенной первой передаче и зажатом тормозе (разумеется, предварительно надо вывернуть винты, крепящие барабаны к полуосям). Барабан, конечно, стронется с места, только делать все надо осторожно, начиная с малых оборотов, чтобы не повредить поясок, центрирующий барабан на полуоси (полуось-то стальная, а барабан — из алюминиевого сплава). Затем, снимая барабан, не забудьте эксцентриками (на тех машинах, где они есть) свести внутрь колодки.

При установке барабанов, пальцев, колодок, гаек и других деталей смажьте их сопрягаемые поверхности «Литолом-24». Это намного облегчит демонтаж в будущем.

Может случиться так, что на придорожной СТО придется заменить вышедшую из строя деталь. При замене рабочих цилиндров задних тормозов необходимо учитывать, что с 1976 года их диаметр увеличен до 20,64 мм (ранее был 19,05 мм). Поэтому на «жигулях» выпуска до 1976 года, если выйдет из строя один цилиндр, необходимо обязательно менять оба. Наличие на правом и левом колесах цилиндров разных диаметров неминуемо приведет к заносу автомобиля при торможении. Отличить цилиндры легко — на новых есть четкая маркировка «20,64».

Визуальный контроль за состоянием агрегатов автомобиля в дальнем путешествии — дело важное и полезное. Но, если однажды вы обнаружите, что «вдруг» потекли сальники заднего моста, не торопитесь с разборкой. Сначала выверните сапун и прочистите его. Бывает, что дело только в этом, так как при засорении сапуна резко увеличивается внутреннее давление в картере моста, оно и выталкивает смазку через сальники.

Если бы автомобилисты выбирали для поездок только гладкие асфальтированные дороги... Если бы они, дороги, были везде гладкими... Об этом приходится говорить в связи с возможной поломкой приемного патрубка масляного насоса. У «жигулей» масляный картер двигателя расположен перед поперечиной подвески. Промышленность выпускает средства защиты картера нескольких типов. В жизни, однако, бывают случаи, когда не спасают даже они. К тому же защитное приспособление, изготовленное, скажем, из упругой «рессорной» стали, обладает коварным свойством — после удара о камень или другой предмет оно возвращается в исходное положение. И невнимательный водитель, видя его при осмотре неповрежденным, может не заметить смятого картера. Но если внутри его сломан маслоприемник — это сразу заметно по резкому падению давления масла (на машинах с контрольным прибором) или по загоранию аварийной лампы на щитке.

Лучший выход из такого положения — отбуксировать машину на СТО. В самом же крайнем случае, когда возникает угроза здоровью членов экипажа, например в лютый мороз, можно залить в двигатель еще несколько литров моторного масла, чтобы «утопить» в нем оставшуюся часть заборника. Количество заливаемого масла зависит от характера излома. Только учтите, что теперь в системе смазки уже нет защитной сетки, в насос и магистраль могут попасть обломки приемника (правда, могут и не попасть), и обязательно потекут все сальники двигателя, не рассчитанные на такой уровень. Позже их придется заменить, а также долго отмывать и двигатель, и весь моторный отсек. Не исключено, что надо будет заменить и промасленный ремень вентилятора. Поэтому, оказавшись в таком положении, хорошо взвесьте все «за» и «против», решаясь на этот шаг.

СВЕТ ПЕРЕД МАШИНОЙ

На неосвещенных дорогах в темное время головные фары становятся для водителя едва ли не важнейшей системой автомобиля, от которой зависит и скорость, и безопасность движения. О некоторых особенностях их конструкции и эксплуатации рассказывает кандидат технических наук К. ЛЕВИТИН.

Начнем с общеизвестного. Фары современных автомобилей работают в двух режимах — дальний и ближний свет. В первом из них фары полностью раскрывают свои возможности. При этом направление луча соответствует оси оптического элемента, а угол наклона его к дороге определяется установкой корпуса фары на машине. Дальний свет сильно слепит водителей встречных машин, поэтому им пользуются только на свободной дороге. При встречном разъезде задача усложняется: нужно обеспечить достаточную видимость дороги и не ослепить водителей. В таком случае включают ближний свет, при котором световой поток уменьшается, а зона освещенности дороги укорачивается и одновременно смещается вправо, в сторону обочины (асимметричное светораспределение). Существуют две конструкции фар, позволяющие получить этот эффект с некоторой разницей в светотехнических характеристиках — так называемые американская и европейская.

До 70-х годов все отечественные автомобили оснащали фарами со светораспределением, близким к американскому (в дальнейшем мы будем называть их обычными). Их ближний свет достаточно хорошо освещает дорогу, но сила света в направлении глаз встречного водителя составляет 800—1000 кд. Оптические элементы этого типа (ФГ-105) широко распространены, и выпуск их пока продолжается.

С началом производства автомобилей ВАЗ промышленность освоила фары с оптическими элементами ФГ-140 («европейский луч»), у которых сила света в направлении глаз встречного водителя 200—400 кд, то есть в три-четыре раза меньше, чем у обычных; уровень освещенности дороги при этом ниже, хотя и ненамного.

Оснащение всех автомобилей фарами европейского типа улучшает условия работы водителей и повышает безопасность движения. Эти фары уже устанавливают практически на все отечественные легковые автомобили, а также на грузовики КамАЗ. К европейскому типу относятся упомянутые выше круглые оптические элементы ФГ-140, прямоугольные фары фирмы ФЕР (ГДР), применяемые на «москвичах», четырехфарные системы автомобилей ВАЗ—2103 и «2106», а также блок-фары ВАЗ—2105.

По присоединительным размерам круглые оптические элементы ФГ-105 и ФГ-140 в сборе полностью взаимозаменяемы. Понятно, что если вместо обычных ФГ-105 установить ФГ-140, то делать это обязательно в обеих фарах, поскольку элементы разного типа будут асимметрично освещать дорогу, нарушать ориентировку при езде со светом и мешать водителям встречных машин.

Во всех отечественных фарах с европейским светораспределением (кроме блок-фар ВАЗ—2105) применяют двухнитевые лампы типа А12—45+40 со ступенчатым фланцевым цоколем P45t/41 (рис. 1). В обычную фару такую лампу установить невозможно. Сюда сейчас ставят лампы А12—50+40 с цоколем P42d (дисковый фланец с одним маленьким фиксирующим вырезом на краю), выпускаемые по ГОСТ 2023—75. Однако в обращении еще встречаются лампы старого типа А12—60+40 и А12—50+21 с аналогичными размерами. Не надо думать, что можно улучшить дальний свет, поставив лампу А12—60+40 вместо А12—50+40. Их светотехнические характеристики одинаковы, а расход электроэнергии у лампы А12—60+40 на 20% выше. Лампы же А12—50+21 вообще применять не следует, поскольку они не обеспечивают требуемой ныне освещенности дороги. Световой поток нити дальнего света у них на 15%, а ближнего вдвое меньше, чем у ламп А12—50+40

Стремление к совершенствованию автомобильных фар привело к созданию галогенных ламп с повышенной светоотдачей («За рулем», 1980, № 2). Двухнитевые лампы типа Н4 (рис. 2) применяют в блок-фарах ВАЗ—2105, а однонитевые типа Н1 (рис. 3) выпускают и продают для использования в элементах дальнего света у четырехфарных систем. Заметим, что галогенные лампы по сравнению с обычными пока еще довольно дороги.

Некоторые автомобилисты (таких, правда, немного) стремятся вставить двухнитевые лампы от ВАЗ—2105 в элементы ФГ-140, чтобы ездить в темноте с большей скоростью. Поскольку цоколь у галогенных ламп иной, чем у «европейских» А12—45+40, делают специальные переходники. Владельцы же ВАЗ—2105, наоборот, порой пытаются разными способами вставить в блок-фары обычные лампы, чтобы удешевить замену перегоревших ламп.

Любые из этих конструктивных изменений недопустимы. Каждый оптический элемент представляет собой комплексную конструкцию, рассчитанную на определенный тип источника света. В частности, при переходе от обычных ламп к галогенным нужно менять рисунок стеклянного рассеивателя, чтобы лампы увеличенной яркости давали требуемый эффект на дороге, и применять такие покрытия отражателя, которые не боятся высокой температуры. Кроме того, фары должны быть оборудованы устройством для быстрого изменения вертикальной регулировки, поскольку увеличение загрузки автомобиля поднимает луч вверх, что при повышенной яркости света может стать причиной аварии во время разъезда. Установка же других ламп в элемент, спроектированный для «галогенов», искажает светораспределение на дорожном полотне. Из-за специфичного рисунка рассеивателя оно будет отличаться от требуемого.

Все оптические элементы отечественных автомобилей состоят из стеклянного рассеивателя и металлического отражателя параболоидной формы с посадочным местом для фиксированной установки лампы. Эти детали соединяют через резиновую прокладку при помощи загибаемых лапок, отштампованных по краю отражателя. В последние годы традиционный способ сборки уступил место более технологичному склеиванию, которое обеспечивает также лучшую герметичность, а потому и долговечность элементов. Старый способ сборки пока еще применяют только для ФГ-105 в небольшой части выпуска. Иногда можно услышать нарекания, что склеенная конструкция не позволяет заменить только один рассеиватель, если он разбит. Но все равно нужно менять весь оптический элемент, так как в большинстве случаев при повреждении рассеивателя, даже если отражатель цел, его покрытие страдает от грязи и осколков стекла.

Раньше (до 1970 года) отражатели хромировали. Это покрытие очень стойко, но коэффициент отражения у него невелик — в пределах 0,6—0,7. Пришедший на смену хромированию процесс алюминирования позволил намного повысить силу света фар (коэффициент отражения 0,8—0,9), однако пленка алюминия очень нежна и не допускает никакого механического воздействия. Если по какой-то причине внутрь элемента попала грязь, можно попытаться очистить его, кроме продувания, только одним способом —

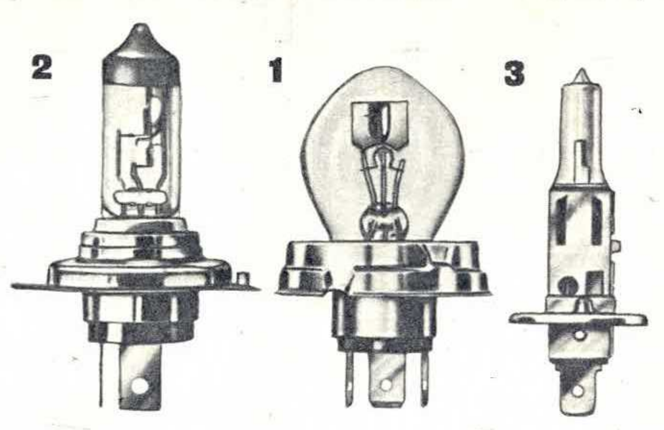


Рис. 1. Двухнитевая лампа А12—45+40 типа «европейский луч».

Рис. 2. Двухнитевая галогенная лампа типа Н4.

Рис. 3. Однонитевая галогенная лампа типа Н1, устанавливаемая в фары дальнего света при четырехфарной системе.

промыть чистой теплой водой, не касаясь покрытия руками или каким-либо предметом, и высушить на воздухе (не вытирая!). В последние годы для увеличения стойкости алюминиевой пленки в оптических элементах (кроме ФГ-105) на нее начали наносить кварцевое покрытие толщиной в несколько микрон, которое увеличивает срок службы алюминиевой пленки до потускнения (требования к обращению с ней остались прежними). Раньше при круглогодичной эксплуатации в условиях большого города этот срок составлял два-три года, а с дополнительной кварцевой пленкой он возрос до пяти лет.

Как бы хороши ни были фары вашего автомобиля, они будут хорошо освещать дорогу только при правильной регулировке. Одни автомобилисты, имеющие определенный опыт и необходимые условия, выполняют эту работу самостоятельно, другие обращаются на СТО. И в том и в другом случае достигают показателей, заданных инструкцией, которые рассчитаны на среднюю загрузку автомобиля. Вероятно, многие попадали в такое положение: нагрузил багажник «до отказа», выехал на ночную дорогу — и фары освещают стволы деревьев, а не дорожное полотно. Волей-неволей приходится заниматься их перерегулировкой прямо на дороге, умеют же это далеко не все. Прежде всего нужно иметь в виду, что корректировку делают только винтом, перемещающим луч света в вертикальной плоскости. Во время работы с одной фарой вторую чем-нибудь прикрывают, хотя бы тряпкой, положив ее на капот. По окончании регулировки луч от фары должен падать на дорогу так, чтобы граница видимости пешехода в темной одежде (его роль может выполнять заметный темный предмет) находилась в 100—120 метрах перед автомобилем.

Говоря об эффективности фар, надо упомянуть об элементарном, но очень важном обстоятельстве — о грязи, попадающей на поверхность рассеивателя. Вот результаты простого опыта: на автомобиле ехали по мокрой дороге, с которой и встречные и попутные машины поднимают колесами влагу с грязью. Дождя же, который обмывал бы стекла фар, в это время не было. Через 30 минут световой поток фар составлял всего лишь 60% от начального. Поскольку загрязнение происходило постепенно, водитель этого не замечал, а лишь снижал скорость и вел машину с возрастающим напряжением. Характерно и то, что грязь увеличивает рассеивание света и, несмотря на снижение эффективности, грязные фары слепят встречного значительно больше, чем чистые. Вывод прост: как ни неприятно выходить из сухой и чистой машины, если у фар нет омывателя, — периодически протирайте их. Отрицательный эффект, подобный тому, что получается от грязи, дают и всевозможные щитки из органического стекла, которыми некоторые автолюбители пытаются защитить фары. Такое стекло быстро теряет прозрачность, и бережливость может обернуться аварией. Для особо сложных условий можно защищать фары металлическими решетками из проволоки, при этом размеры ячеек не должны быть меньше чем 3×3 см.

ЧТОБЫ ТАХОМЕТР РАБОТАЛ

В почте журнала встречается и такой вопрос: «Почему при установке системы электронного зажигания на автомобилях ВАЗ—2103, ВАЗ—2106 или ВАЗ—2121 перестает давать показания тахометр? Как сделать, чтобы он вновь заработал?»

Отвечает инженер-электронщик Н. МИЛОВАНОВ.

Прежде всего, несколько слов о принципе работы электронного тахометра ТХ193, устанавливаемого на автомобилях Волжского автомобильного завода. Прибор регистрирует количество размыканий контактов прерывателя, а оно пропорционально частоте вращения (иными словами, количеству об/мин) коленчатого вала двигателя. Следовательно, он должен, приняв сигнал (колебания напряжения), возникающий в первичной обмотке катушки зажигания при размыкании контактов прерывателя, преобразовать его в нужный импульс и заставить переместить стрелку в контрольном приборе. Поэтому тахометр состоит из трех основных блоков: входного устройства, одновибратора и стрелочного прибора.

Во входном устройстве из сигнала, поступающего от прерывателя (или, что все равно, от катушки зажигания), формируется импульс запуска. Для этого две цепи из резисторов и конденсаторов последовательно видоизменяют («фильтруют») сигнал. Стабилитрон ограничивает его амплитуду, и далее, через конденсатор, сигнал поступает в одновибратор. Мы не будем углубляться в то, как он действует, отметим лишь, что на выходе из вибратора сигнал имеет форму, которая преобразуется в показания стрелочного прибора.

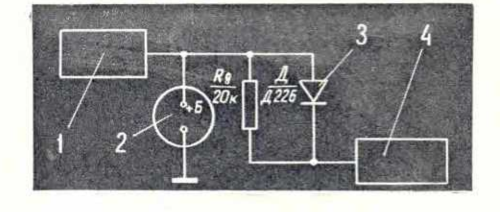
При электронном зажигании, имеющем свои особенности, колебания напряжения в первичной обмотке катушки носят иной характер, чем при традиционной системе зажигания. Поэтому тахометр ТХ193 оказывается беспомощным при работе в паре с электронными системами, где происходит непрерывное накопление энергии («За рулем», 1981, № 8), например с «Электроникой» модификаций «М», «1М», «2М». Прибор не реагирует на поступающие в него сигналы.

Что же происходит? Характер изменения напряжения, которое создается на первичной обмотке катушки, в этих системах таков, что его импульсы не преобразуются нужным образом входным фильтром и стабилитроном. Поэтому на вход одновибратора поступают и положительные и отрицательные сигналы равной мощности. Один из них запускает его, другой — сбивает, работа тахометра становится неустойчивой, а порой и невозможной.

Для того, чтобы тахометр ТХ193 в сочетании с системой типа «Электроника» работал без сбоев, можно включить на его входе дополнительную цепочку (см. рисунок) из так называемого прямовключенного диода (типа Д226, КД105Б, КД105В, КД105Г) и резистора (МЛТ-0,5-20к). Они устраняют отрицательный входной импульс.

Если же вы установили электронное зажигание с импульсным накоплением энергии (типа «Искра»), то неприятностей с тахометром не происходит и дополнительный фильтр не требуется.

Включение тахометра с «Электроникой»: 1 — прибор электронного зажигания типа «Электроника»; 2 — катушка зажигания; 3 — диод; 4 — тахометр ТХ193.



По письму приняты меры

В. Пантелееву из Пензы была сделана просечка в талоне общественного предупреждения за нарушение правил обгона. Вот что написал он нам об обстоятельствах происшедшего: «Двигаясь на легковом автомобиле по трассе Москва — Ленинград, я увидел знак 3.20 «Обгон запрещен». Проехав следующий перекресток, я обогнал грузовик и был остановлен старшим инспектором дорожно-патрульной службы Н. Сорокиным, который сделал просечку в моем талоне общественного предупреждения «за нарушение правил обгона». Мне было сказано, что пересечение двух дорог, которое я проехал, перекрестком не является. Так как одна из пересекающихся дорог ведет в поле (?), машины по ней ездят редко (?), а на основной дороге не установлен знак 2.3.1 «Пересечение со второстепенной дорогой». С подобным утверждением я согласиться не могу. По-моему, оно противоречит Правилам дорожного движения. Посудите сами. Основная дорога пересекалась под прямым углом с асфальтированной шириной 6—7 метров, на которой к тому же были установлены знаки 2.5 «Движение без остановки запрещено». Наконец, сплошная разделительная линия на главной дороге в этом месте прерывалась. Я обратился в ГАИ УВД Калининского облисполкома с просьбой отменить наказание. Увы, мне ответили, что все правильно, указанное пересечение является «съездом с основной дороги».

Вторично в отдел ГАИ УВД Калининского облисполкома обратилась уже редакция. Пришлось напомнить ее сотрудникам смысл терминов «дорога», «перекресток», «проезжая часть», которые содержатся в Правилах, и просить разобрать случившееся еще раз.

Редакции ответил начальник отдела ГАИ В. Цветков. Он сообщил, что участок дороги, о котором пишет В. Пантелеев, представляет собой пересечение трассы Москва — Ленинград с подъездом к животноводческому сооружению. Подобное пересечение, согласно п. 1.8 ПДД, квалифицируется как «перекресток» и, следовательно, ограничивает зону действия знака 3.20. Поэтому решение старшего инспектора дорожно-патрульной службы Н. Сорокина признано необоснованным. Этот случай разобран на совещании личного состава, проведены дополнительные занятия по изучению ПДД. Просечка в талоне общественного предупреждения В. Пантелеева будет погашена.

В МИРЕ МОТОРОВ

«ИКАРУСЫ» ПОВЫШЕННОЙ ПРОХОДИМОСТИ

В обширной программе венгерского предприятия «Икарус» есть и автобусы повышенной проходимости: «259.00» с одной и «259.50» — с обеими ведущими осями. Главная особенность этих модификаций — увеличенный дорожный просвет, а также углы въезда и съезда. Широко унифицированные с другими машинами известного семейства «200», они имеют 6-цилиндровые дизели «Раба-МАН» с горизонтальным расположением цилиндров, причем более мощный — 220 л. с./162 кВт — устанавливают на полноприводный, а меньшей мощности — 192 л. с./142 кВт — на автобус с одной ведущей осью. Коробки передач выпускает завод «Чепель» по лицензии фирмы «ЦФ» — «Цанрадфабрик Фридрихсхафен» (ФРГ), он же поставляет гидроусилители руля. Предусмотрены модификации как с пневматической, так и с обычной подвеской на листовых рессорах.

Кузов имеет два варианта: городской и междугородный, в котором кресла с откидывающимися спинками; двери могут быть как одно-, так и двустворчатыми. Под полом — вместительный багажный отсек (2,6 либо 3,0 м³); как дополнительное оборудование предусмотрен багажник на крыше и лесенка к нему на задней стенке машины. Автобусы выпускаются также в специальных исполнениях для холодного и тропического климата.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОБУСА «ИКАРУС-259.00» (в скобках — отличающиеся данные модификации «259.50» — 4×4). Общие данные: сухая масса — 9000 (9400) кг; полная масса — 14 800 (15 400) кг; число мест — 71 (69), в том числе для сидения — 41 (45). **Размеры:** длина — 9935 мм; ширина — 2500 мм; высота — 3170 мм; база — 4950 мм; дорожный просвет — 390 мм; ширина дверей — 860 мм. **Двигатель:** тип — дизельный, 4-тактный; число цилиндров — 6; рабочий объем — 10 350 (10 690) см³; степень сжатия — 17; мощность — 192 л. с./142 кВт при 2100 об/мин (220 л. с./162 кВт при 2200 об/мин). **Трансмиссия:** сцепление — однодисковое, сухое; коробка передач — 6-ступенчатая, с синхронизаторами II—VI передач; главная передача — коническая; колесные редукторы — планетарные. **Управление:** тормозное — двухконтурное, с пневмоприводом на все колеса; моторный тормоз; стояночный тормоз с пружинным энергоаккумулятором; рулевое — механизм типа «винт и гайка с циркулирующими шариками» с гидроусилителем. **Шины** — размером 10,00 Р20 со стальным кордом.

КОРОТКО

●●●

Заводом МЦ (ГДР) для соревнований эндуро (многодневка) подготовлена партия мотоциклов МЦ-ГТ250 с двигателем рабочим объемом 243 см³ (36 л.с./26,5 кВт) и шестиступенчатой коробкой передач. Масса мотоцикла — 100 кг.

●●●

В Англии закончены испытания уникального рекордно-гоночного автомобиля «Трест-2» для побития абсолютного рекорда скорости. Расчетная скорость машины, оснащенной турбореактивным двигателем, — 1075 км/ч.

●●●

Итальянский завод СВМ построил опытный образец мотоцикла с обоими ведущими колесами. Привод к переднему колесу осуществляется гибким валом.

●●●

Фирма «Чеккер» (США), специализирующаяся на производстве автомобилей-такси, подготовила новую модель на агрегатах легкового автомобиля «Шевроле-сайтейшн». Машина будет иметь рамную конструкцию, передние ведущие колеса и подвеску задних колес на резиновых упругих элементах.

●●●

Все большее число переднеприводных легковых моделей 1982 года имеют отрицательное плечо обкатки передних колес. Среди них «Датсун-станца» (12 мм), «Опель-аскона», «Фольксваген-поло».

●●●

В соответствии с соглашением о сотрудничестве между заводами «Штейр-Даймлер-Пух» (Австрия) и БМВ (ФРГ) начаты работы по созданию модели легкового автомобиля с двухлитровым дизелем.

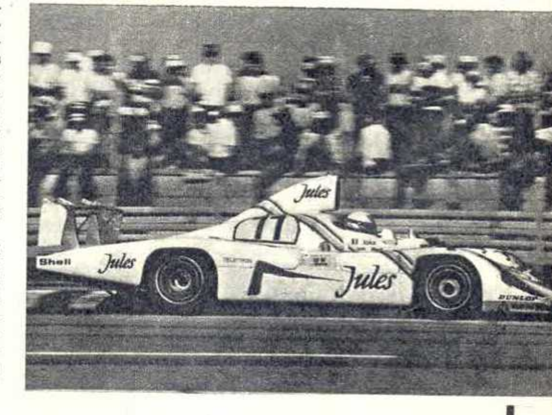
●●●

Токио стал первым японским городом, где начали эксплуатироваться двухэтажные автобусы.

«ПОРШЕ»-ПОБЕДИТЕЛЬ

Реклама, как известно, двигатель торговли. А тем более — реклама, созданная победами в труднейших гонках. Завод спортивных автомобилей «Порше» в ФРГ традиционно выставляет на 24-часовые гонки в г. Ле-Ман (Франция) экспериментальные машины. Так, в 1981 году экипаж заводских гонщиков Ж. Иккс — Д. Белл выиграл эти гонки, показав среднюю скорость 201,065 км/ч. Они шли на опытной спортивной машине «Порше-936» и принесли заводу шестую (1970, 1971, 1976, 1977, 1979 и 1981 гг.) победу в Ле-Мане.

«Порше-936» оснащен установленным сзади двигателем воздушного охлаждения (6 цилиндров, 2100 см³, 620 л. с./456 кВт) с турбонаддувом. Максимальная скорость — 350 км/ч. Этот автомобиль со стартовым номером «11» экспонировался в конце 1981 года на международной автомобильной выставке во Франкфурте-на-Майне (ФРГ).



ВТОРАЯ «ВИЗА» «СИТРОЕНА»



Три года назад мы сообщали о новом легковом автомобиле «Виза» французской фирмы «Ситроен» («За рулем», 1979, № 1). Она делала на него основную ставку, чтобы оживить сбыт своих машин, находивших в связи с кризисом все меньше покупателей. Надежды фирмы оправдались. В 1980 году самые ходовые модели «Виза» и ЖСА в общем производстве фирмы составили 58%, из которых на долю «Визы» пришлось 22%.

Решив закрепить достигнутые позиции, «Ситроен» модернизировал этот автомобиль. Так родилась «Виза-2». Она выпускается в трех вариантах, с различными двигателями. Модификация «Спесьяль Клуб» оснащается двухцилиндровым оппозитным воздушного охлаждения (652 см³, 35 л. с./26 кВт), а «Супер-Е» и «Супер-Икс» — рядными четырехцилиндровыми жидкостного охлаждения (1124 и 1219 см³, мощность соответственно 50 и 64 л. с./37 и 43 кВт). Вместо стандартной четырехступенчатой коробки передач по заказу устанавливается «экономичная» пятиступенчатая (пока только на вариант «Супер-Икс»).

Кузов «Визы-2» получил новые, массивного вида бамперы, измененную облицовку радиатора и окон, широкие бортовые накладки — все матовые черного цвета. Колесные диски также имеют новый рисунок, увеличены размеры задних фонарей.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА «СИТРОЕНА-ВИЗЫ-2» (модификация «Супер-Е»). Общие данные: число мест — 4; масса в снаряженном состоянии — 810 кг; максимальная скорость — 140 км/ч; расход топлива: на скорости 90 км/ч — 5,1, при движении по городскому циклу — 7,0 л/100 км. **Размеры:** длина — 3690 мм; ширина — 1540 мм; высота — 1415 мм; база — 2420 мм. **Двигатель:** число цилиндров — 4; рабочий объем — 1124 см³; степень сжатия — 10,2; мощность — 50 л. с./37 кВт при 5500 об/мин. **Коробка передач** — четырехступенчатая. **Подвеска** — независимая рычажно-пружинная для всех колес. **Тормоза:** передние — дисковые, задние — барабанные.

СПОРТИВНЫЕ «РИТМО»

В расчете на приверженцев спортивного стиля езды крупные автомобильные фирмы (в их числе ФИАТ) выпускают специальные варианты массовых моделей — более динамичные и скоростные. При этом силовой агрегат нередко заимствуют у моделей более высокого класса.

Так родились две спортивные модификации популярного «ФИАТ-ритмо» («За рулем», 1978, № 10): «105ТК» и «Абарт-125ТК». Как у всех «Ритмо», цифры в индексах соответствуют мощности двигателя в лошадиных силах. Буквы же — сокращение английского «твин кэм» («два распредвала») — указывают на характерную особенность конструкции газораспределения.

Для «105ТК» использован 1,6-литровый двигатель с модели «131-супермирафьори». У него повышена степень сжатия, изменена форма впускных каналов, увеличен диаметр клапанов, установлены новый карбюратор, электронная система зажигания и система выпуска фирмы «Абарт». В результате удалось получить не только необходимую мощность, но и благоприятный характер изменения крутящего момента.

Несколько большей модернизации подвергся 2-литровый мотор «Арджента» («За рулем», 1982, № 1), примененный на «Ритмо-абарт-125ТК». Он получил иные поршни, коленчатый и распределительные валы, а также масляный радиатор и электронную систему зажигания. На машине применена проверенная в соревнованиях передняя подвеска «Ритмо-ралли». Диски передних тормозов — вентилируемые.

Разработку этой модификации вела небольшая, но весьма известная фирма «Абарт», принадлежащая концерну ФИАТ и специализирующаяся на форсировании и переделке его машин для спортивных целей.

Внешний облик и интерьер машин отмечены характерными деталями: спойлеры из пластмассы (передний — заодно с бампером), противотуманные фары, литые колеса, анатомические сиденья, рулевое колесо спортивного типа, регулируемое по высоте, дополнительные приборы на панели.

Новые «ритмо» выпускаются только с трехдверными кузовами, для окраски которых выбраны три цвета: ярко-красный, черный и серебристый с контрастными полосками на боковинах.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ «ФИАТ-ритмо-105ТК» (в скобках — отличающиеся данные «Ритмо-абарт-125ТК»). Общие данные: масса — 950 (980) кг; скорость — 175 (190) км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 9,8 (8,7) с; расход топлива при скорости 90, 120 км/ч и городском цикле — соответственно 6,7 (7,2), 8,8 (9,3) и 11,9 (12,4) л/100 км. **Размеры:** длина — 3937 мм; ширина — 1690 мм; высота — 1400 мм; база — 2448 мм. **Двигатель:** число цилиндров — 4; рабочий объем — 1585 (1995) см³; клапанный механизм — 2ОНС; степень сжатия — 9,3; мощность — 105 л. с./72 кВт (125 л. с./92 кВт) при 6250 (5800) об/мин. **Трансмиссия:** сцепление — сухое, однодисковое; коробка передач — пятиступенчатая. **Подвеска** всех колес — независимая; передних — типа «Мак-Ферсон», задних — на рычагах и поперечной рессоре. **Управление:** рулевое — реечное; тормоза передних колес — дисковые; задних — барабанные. **Шины:** размер 165/65 SR14 (185/60 HR14).



ПО ТУ СТОРОНУ

МАНЕВРИРУЮТ

Нынешняя администрация США взяла жесткий курс на дальнейшее наращивание гонки вооружений. Одна за другой принимаются дорогостоящие программы модернизации и разработки новых видов оружия. В частности, командование армии и ВВС США намерено к 1985 году обновить весь находящийся в их распоряжении в Западной Европе парк грузовых автомобилей малой грузоподъемности, фургонов и т. п. — всего около 20 тысяч машин. На фоне, скажем, программы создания ракет «Трайдент» стоимостью 32 миллиарда долларов затея с модернизацией парка грузовиков должна обойтись налогоплательщикам совсем «дешево» — около 300 миллионов долларов.

Но речь сейчас не о том. Оказывается, заказы на эту сумму будут размещены не в Соединенных Штатах, а в ФРГ («Фольксваген», «Даймлер-Бенц»), Англии («Бритиш Лейланд») и в Италии. Такое решение, принятое в пору тяжелейшего кризиса, переживаемого американской автомобильной промышленностью, мягко говоря, не вызвало понимания у ее руководителей и ряда конгрессменов.

В самом деле, концерны США терпят гигантские убытки (только у «Дженерал Моторс» в 1980 году они составили около 4 миллиардов долларов — рекордную величину за 60 лет!), простаивают целые автозаводы, на улицу выбрасывают десятки тысяч рабочих, пополняющих армию безработных, а в это время заказы на кругленькую сумму уплывают за океан! Справедливо указывалось, что и этим дело не ограничится: новым автомобилям потребуются запасные части, техническое обслуживание, то есть вместо экономии произойдет постоянная утечка долларов за границу. Но платежный баланс США и без того ежегодно сводится с огромным дефицитом, что, в свою очередь, способствует углублению инфляции, еще больше отягощает экономическое положение страны.

По оценке правительственного Бюро трудовой статистики, ликвидация одного рабочего места в автомобильной промышленности влечет за собой ликвидацию еще 1,75 рабочего места в смежных отраслях, то есть общая потеря составляет уже 2,75 места. Жестокую суть этой арифметики ощутили на себе сотни тысяч американских автомобилестроителей, шинников, сталелитейщиков, химиков, потерявших работу из-за кризиса.

Надо полагать, сведущи в ней и чиновники министерства обороны США. Тем не менее в прошлом году оно более чем вдвое увеличило закупки грузовых автомобилей западногерманского производства для своей армии в Европе. Что же это — жест помощи партнерам по НАТО, чья экономика испытывает схожие трудности? Конечно, западноевропейские автомобильные концерны охотно ухватятся за новый военный заказ. Но военными заправилами в США руководит отнюдь не благотворительность, а холодный политический расчет: обеспечивая работой автомобилестроителей ФРГ, Англии, Италии, они надеются «в обмен» получить у общественности этих стран более благосклонное, чем ныне, отношение к размещению здесь новых видов наступательного оружия, к дальнейшему пребыванию американских войск, создающему постоянную напряженность, опасность атомного взрыва в центре Европы.

А народы этих стран все отчетливее осознают несовместимость агрессивных планов США с их собственными жизненными интересами, с выгодами курса на дальнейшую разрядку напряженности. Свидетельство тому — нескончаемые демонстрации, митинги, полтора миллиона подписей под «Крефельдским воззванием», требующим отказа от установки в Европе новых ядерных ракет. Все меньше понимания находит безрассудная политика США и у правительств их европейских союзников. И хотя в большинстве они продолжают следовать курсом, который прокладывает заокеанский лидер, США вынуждены маневрировать, прибегая, помимо прямого давления, к задабриванию своих партнеров.

К. СЕМЕНОВ

Книжная полка

ЗАВОД, ЛЮДИ, МОТОЦИКЛЫ

Даже беглый взгляд на цветную суперобложку книги под названием «Спортивные трассы» с изображением мчащихся кроссменов сразу говорит о том, что речь здесь пойдет о мотоспорте. Действительно, книга Г. Микрюкова и Б. Демченко, недавно выпущенная издательством «Удмуртия», посвящена мотоциклетному спорту, но в не меньшей степени людям и делам нашего крупнейшего мотоциклетного завода — ижевского.

В первой главе «Немного истории» авторы рассказывают о том, как развивалось мотопроизводство и вместе с ним мотоциклетный спорт в Ижевске, ставшем по сути дела колыбелью советского мотоциклостроения.

Авторы книги, один из которых инженер объединения «Ижмаш», а другой — журналист, хорошо знающий мотоциклетное дело, ведут нас от этапа к этапу в конструировании и производстве ижевских мотоциклов, их применении в спортивных целях, рисуют портреты людей, с подлинным энтузиазмом создававших фундамент нашего мотоциклостроения.

Вторая глава — «Второе рождение» продолжает рассказ о развитии мотопроизводства в послевоенные годы, о том, как набирал силы отечественный мотоспорт.

В третьей, заключительной главе — «По дорогам Европы» речь идет о том периоде, когда наш мотоциклетный спорт вышел на международную арену.

Одно из достоинств этой интересной книги, вобравшей в себя большой фактический материал, — обилие фото — цветных и черно-белых, многие из которых публикуются впервые.

В заключение хочется сказать вот о чем. У нас в стране сейчас находится в эксплуатации свыше 15 миллионов мотоциклов, а книг для тех, кто интересуется мотоциклетной техникой, мотоспортом и мототуризмом, издается крайне мало, к тому же выпускаются они порой мизерными тиражами (тираж «Спортивных трасс» — 5000 экз.). Мотоцикл — транспортное средство, используемое в основном молодежью. И это в еще большей мере обязывает думать о мотоциклетной литературе, способной не только помочь лучше познать технику, приемы вождения, но и воспитывать.

Д. АБЕЗЬЯНИН

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на стр. 24.

Правильные ответы — 3, 5, 7, 8, 10, 14, 16, 17, 21, 22.

I. Водитель самосвала движется по главной дороге и независимо от своего направления имеет преимущество перед находящимися на второстепенных водителями легкового автомобиля и автобуса (пункт 15.1).

II. Для завершения обгона водителю легкового автомобиля надо преодолеть по отношению к обгоняемому расстояние примерно в 55 метров (10+15+30). Разница в скоростях автомобилей 20 км/ч, или округленно 6 м/с. Расстояние в 55 метров при скорости 6 м/с преодолевается за 9 секунд. Легковой автомобиль движется со скоростью 80 км/ч, а это примерно 22 метра в секунду. Стало быть, для завершения обгона его водителю понадобится около 300 метров.

III. Когда включен светофор, водитель руководствуется не знаками приоритета, а сигналами светофора. При движении в направлении стрелки, включенной с красным сигналом, водители обязаны уступать транспортным средствам, проезжающим с других направлений (пункты 6.5 и 6.10).

IV. По условиям задачи на этом участке дороги действуют правила движения по населенным пунктам, а в них остановка на левой стороне дороги разрешена, если проезжая часть имеет по одной полосе для движения в каждом направлении (пункты 4.5.1, 5.22 и 13.5).

V. При таком положении регулировщика двигаться могут все водители: со стороны его левого бока проезжать можно во всех направлениях, а со стороны груди — направо (пункт 7.3).

VI. Предупреждающие знаки «Многопутная железная дорога» устанавливаются в 20—50 метрах от ближнего рельса. Стало быть, водитель автомобиля еще не отъехал 100 метров от железнодорожного переезда и делать стоянку здесь не вправе (пункты 4.1.2 и 13.6).

VII. Полосы для движения в разных направлениях, если только они не находятся в разных уровнях или не разграничены разделительным газоном, образуют одну проезжую часть. Таким образом, показанный на рисунке знак запрещает оба маневра (пункты 1.8 и 4.34).

VIII. Между перекрестками занимать при обгонах трамвайные пути попутного направления разрешено (пункт 10.7).

IX. Аптечка, как и огнетушитель, должна располагаться только в салоне легкового автомобиля, причем в месте, откуда ее легко можно достать (пункт 27.2.44).

X. Противотуманные фары должны устанавливаться не менее чем в 250 мм от полотна дороги и не выше фар ближнего света (пункт 21.4).

На первой странице обложки — фото В. Князева и ТАСС.

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30
Сдано в производ. 2.03.82 г. Подписано в печать 26.03.82 г. Тираж 3 205 000.
Бум. 60×90 1/8, 2 бум. л. = 4 п. л. Цена 1 руб. Зак. 1521. Г-54110.
3-я типография Воениздата
Издательство ДОСААФ, Москва

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

НЕСКОЛЬКО СОВЕТОВ ПО ВАЗ–2105

Регулировать клапанные зазоры на **двигателе ВАЗ—2105** будет удобнее, если на шкиве распределительного вала, который имеет 42 зуба, через каждые 10,5 зуба, начиная от заводской метки, сделать «зарубки» кернением или стойкой краской. Такая разметка упрощает установку вала в процессе регулировки.

В нижнюю часть багажника автомобиля через полые трубки — кронштейны крепления бампера попадает пыль. Сняв бампер, я плотно закрыл эти отверстия поролоном, смоченным «Мовилем». Теперь в багажнике чисто.

Алюминиевые щитки, предохраняющие от грязи передние колесные ниши, очень эффективны в эксплуатации, но для ВАЗ—2105 их нет в продаже. Я использовал щитки для «2103», в которых достаточно лишь сделать прорези под трубки—кронштейны крепления переднего бампера.

С. ГРИГОРЬЕВ

г. Донецк

ПРОСТАЯ ПРОВЕРКА

Если в **«Жигулях»** контрольная лампа заряда постоянно горит при работе двигателя, то одной из причин может быть короткое замыкание (пробой) одного или нескольких диодов выпрямителя в генераторе. В этом случае образуется цепь для прохождения тока от аккумулятора через обмотку генератора и реле контрольной лампы на «массу».

Проверить исправность диодов довольно просто без помощи приборов. Нужно выключить зажигание и снять провод с клеммы аккумулятора. Если диод пробит, то при отсоединении будет отчетливо слышен щелчок реле контрольной лампы заряда, как и при подключении провода обратно.

Г. ГОРБОВИЦКИЙ

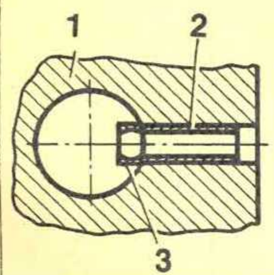
г. Москва

ПЕРЕДАЧА СНОВА ФИКСИРУЕТСЯ

На моем **«Запорожце—968»** после 80 тысяч километров с трудом стала выключаться четвертая передача. Причина — износ стальной втулки, в которой помещается шарик фиксатора.

Выпрессовать эту втулку из картера коробки передач невозможно, поэтому пришлось отказаться от замены. Ударами через оправку я несколько сдвинул ее внутрь картера (см. рисунок). Затем круглым напильником удалил изношенную часть стенки, которая вышла в отверстие для прохода штока. Таким образом в зону работы шарика я сместил неизношенную часть втулки, а некоторое заглубление ее наружного торца не повлияло на работу расположенной здесь пружины фиксатора.

А. БЕРНИКОВ
г. Воронеж



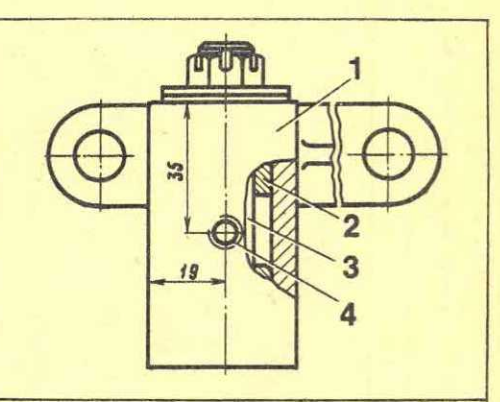
Ремонт втулки под шарик фиксатора: 1 — картер коробки передач; 2 — втулка; 3 — изношенная часть втулки.

СМАЗКА БЕЗ РАЗБОРКИ

На автомобилях **ГАЗ—24 «Волга»** через каждые 50 тысяч километров пробега следует разбирать и смазывать маятниковый рычаг рулевого управления. При первой же разборке я установил в кронштейн рычага обычную прямую пресс-масленку с резьбой М6. Разметка для сверления отверстия под резьбу М6 показана на рисунке. Смазывать рычаг стало проще, а шесть лет эксплуатации автомобиля с такой доработкой подтвердили ее целесообразность.

Б. ШЕСТОПЕРОВ

г. Ленинград



Разметка для сверления резьбового отверстия М6 под установку пресс-масленки в кронштейне маятникового рычага: 1 — кронштейн; 2 — втулка; 3 — палец; 4 — резьбовое отверстие.

БАТАРЕЯ СЛУЖИТ ДОЛЬШЕ

У большинства **мотоциклов** аккумуляторная батарея работает три-четыре года. Продлить срок ее службы можно ремонтом в домашних условиях.

Для этого я выливаю электролит и промываю батарею дистиллированной водой. Положив ее на бок, разогреваю паяльной лампой и соскабливаю мастику. При помощи отверток извлекаю из корпуса начинку. Скопившийся на дне шлам, являющийся в основном причиной отказа батареи, удаляю и снова промываю все детали дистиллированной водой.

Пластины, с которых осыпалось 15—20% активной массы, заменяю исправными от старых батарей той же марки. Для пайки пластин применяю обычный «третник» и паяльник мощностью 100 Вт. Установив начинку в корпус, заливаю батарею расплавленной мастикой. Отремонтированный таким образом аккумулятор обычно нормально работает еще 1,5—2 года.

По моему опыту, батарея служит дольше, если она надежно, через поролон или мягкую резину, закреплена в гнезде. Второе условие — как можно меньше разряжайте батарею, поддерживая хотя бы средние обороты двигателя, когда включена фара. И, наконец, раз в год по окончании сезона эксплуатации замените электролит, промыв батарею дистиллированной водой.

В. СЕКРЕТОВ

г. Владимир

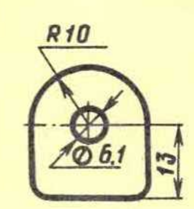
ПРОКЛАДКА ВМЕСТО ШАЙБЫ

На **двигателях ЗАЗ—966** нередко течет масло из-под крышки головки цилиндров. При попытках устранить течь подтяжкой гаек продавливается полка крышки и повреждается прокладка.

Чтобы этого не происходило, я заменил штатные шайбы под гайками самодельными подкладками из стали толщиной 2—3 мм, показанными на рисунке. Они имеют большую площадь и давят на ребро жесткости крышки, благодаря чему ее полка не деформируется, а прокладка надежно уплотняет соединение.

Перед установкой подкладок на старые крышки проверьте плоскостность полок и, если надо, поправьте их.

И. ВАЙСМАН
Оренбургская область, г. Соль-Илецк



Подкладка.

СЪЕМНИК—ДВА БОЛТА

Для снятия полуоси на **«Жигулях»** я применяю два специально изготовленных болта (см. рисунок), которые завертываю в расположенные горизонтально резьбовые отверстия на фланце. Упираясь в тормозной щит, стержни болтов легко вытаскивают полуось из гнезда. Съемник из двух болтов компактен, и его можно брать с собой в путешествие.

А. БИЗИНСКИЙ

Черновицкая область, г. Вижница

Основные размеры болта-съемника, выточенного из стального шестигранника под ключ 17 мм.

ЭЛЕКТРОМАГНИТНЫЙ КЛАПАН МОЖНО ОТРЕМОНТИРОВАТЬ

В карбюраторах **автомобилей ВАЗ** моделей «2103», «2106» и «2121» применяют электромагнитный клапан, запирающий систему холостого хода. При выходе такого клапана из строя его не ремонтируют, а заменяют новым, хотя ремонт вполне выполним своими силами.

Чаще всего клапан не работает из-за окисления кожуха в месте прилегания контактного кольца катушки. Острой отверткой я аккуратно развальцевал кожух со стороны штеккера, вынул катушку и зачистил мелкой шкуркой окисленные участки. Затем поставил катушку на место, завальцевал кожух, а шов промазал клеем БФ-2.

В редких случаях причиной отказа может быть перегорание обмотки катушки. Дефектную обмотку нужно снять и намотать новую из провода диаметром 0,14 мм в эмалевой изоляции. Число витков 3000±10, сопротивление 150—160 Ом при +20° С.

Один конец новой обмотки припаивают к контактному кольцу, второй — к штеккеру.

Отремонтированные таким способом клапаны надежно работают на нескольких автомобилях.

А. ЗАЙЦЕВ

г. Уфа



9. ГАЗ—20 «ПОБЕДА»

Проектирование «Победы» было начато в феврале 1944 года, а восемь месяцев спустя закончена сборка первого опытного образца. Конструкцию ГАЗ—20 дважды усовершенствовали и модернизировали (в 1949 и 1955 годах). В «Коллекции» уже были машины первой (1977, № 9) и третьей (1976, № 8) серий. Здесь представлена «Победа» второй серии. От первой ее отличало двухъярусное расположение накладок на облицовке радиатора, рычаг переключения передач на руле и ряд других изменений.

С 1949 по 1953 годы автомобиль выпускался с кузовом не только «седан», но и «кабриолет» (на рисунке).

С 1946 по 1958 годы произведено 235 997 «побед» трех серий (включая последнюю, ГАЗ—20В), из них 14 220 с кузовом «кабриолет».

Годы выпуска — 1946—1958; число мест — 5; колесная формула — 4×2; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 2112 см^3, мощность — 50 л. с. при 3600 об/мин; число передач — 3; размер шин — 6,00—16; длина — 4665 мм; ширина — 1695 мм; высота — 1640 мм; база — 2700 мм; масса в снаряженном состоянии — 1460 кг; скорость — 105 км/ч. Время разгона с места до 80 км/ч — 37,0 с; время преодоления 400 м с места — 29,0 с.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

Индекс 70321
Цена 1 руб.

10. ГАЗ—51

Самая массовая в СССР модель грузовика, выпускавшаяся на протяжении 29 лет. Первый опытный образец машины собран в мае 1939 года, а прототип окончательного варианта — в сентябре 1944-го.

Автомобиль ГАЗ—51 первых послевоенных лет (на рисунке) имел кабину с фанерной обшивкой, наружный бензобак, неоткидывающиеся боковые борта, колеса с двумя окнами (у более поздних образцов — шесть), дисковый трансмиссионный тормоз, прямоугольную комбинацию приборов; у него не было отопителя и фартуков подножек.

В 1955 году машина была модернизирована и получила индекс ГАЗ—51А. Эта модификация выпускалась вплоть до 1975 года.

Годы выпуска — 1946—1975; грузоподъемность — 2500 кг; колесная формула — 4×2; двигатель: число цилиндров — 6, рабочий объем — 3485 см^3, мощность — 70 л. с. при 2800 об/мин; число передач — 4; размер шин — 7,50—20; длина — 5525 мм; ширина — 2200 мм; высота — 2130 мм; база — 3300 мм; масса в снаряженном состоянии — 2710 кг; скорость — 70 км/ч.

